STATO MAGGIORE DELLA DIFESA
UFFICIO STORICO

Scenari Sahariani
Libia 1919-1943
La via italiana alla guerra nel deserto

BASILIO DI MARTINO

BASILIO DI MARTINO, è nato a Roma nel 1957. Entrato in accademia nel 1975 con il corso Rostro 2°, dopo la laurea in ingegneria elettronica è stato assegnato nel 1981 al Reparto Sperimentale Volo presso il quale, conseguita la qualifica di sperimentatore di sistemi in Gran Bretagna, ha operato fino al 1995. Ha poi prestato servizio presso lo Stato Maggiore Aeronautica, il Centro Alti Studi della Difesa, il Comando Logistico dell'Aeronautica Militare, la Direzione Informatica, Telematica e Tecnologie Avanzate di cui è stato direttore tra il 2014 e il 2017. Dopo aver ricoperto l'incarico di vicecomandante logistico dell'Aeronautica Militare, dall'aprile del 2018 è direttore della Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità e Capo del Corpo del Genio Aeronautico. Nel 1997-1998 ha frequentato il 66° Corso Superiore della Scuola di Guerra Aerea e il 4° Corso dell'Istituto Superiore di Stato Maggiore Interforze e nel 2011-2012 la 63ª Sessione dell'Istituto Alti Studi per la Difesa. Laureato in scienze politiche all'Università di Trieste nel 2005, collabora con la Rivista Aeronautica e con Storia Militare. Ha all'attivo numerose pubblicazioni di storia militare e aeronautica.

STATO MAGGIORE DELLA DIFESA
UFFICIO STORICO

Scenari Sahariani
Libia 1919-1943
La via italiana alla guerra nel deserto

BASILIO DI MARTINO

PROPRIETÀ LETTERARIA

tutti i diritti riservati:

Vietata la riproduzione anche parziale senza autorizzazione

© 2021 • Ministero della Difesa

Ufficio Storico del V Reparto dello Stato Maggiore della Difesa

Salita di San Nicola da Tolentino, 1/B - 00187 Roma

quinto.segrstorico@smd.difesa.it

ISBN 9788898185450

Copia esclusa dalla vendita

PRESENTAZIONE

Con il presente volume la biblioteca delle opere edite dall'Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Difesa si arricchisce di un saggio di storia militare che per la prima volta si occupa di analizzare lo scacchiere strategico italiano del Sahara sotto due punti di vista nuovi: estendere lo sguardo ad una ampia fascia temporale, lunga quasi quanto l'intero periodo in cui la Libia è stata formalmente una colonia italiana, e centrare il focus non sulle grandi battaglie della Seconda guerra mondiale ma sulle "piccole guerre", ovvero sugli scontri, apparentemente minori, che hanno caratterizzato quel teatro, sia nel periodo tra i due conflitti mondiali, quando era necessario riconquistare il controllo politico e militare dell'enorme paese africano dopo il vuoto della Grande Guerra, sia durante l'ultimo conflitto mondiale, quando occorreva difendere e presidiare dagli attacchi alleati "il mare di sabbia" che costituiva la Libia centro-meridionale e i suoi enormi confini.

La geografia in un teatro operativo come il deserto è un elemento che domina, allora come oggi, le scelte strategiche e tattiche, influenzando in maniera determinante gli esiti degli scontri, rendendo spesso ininfluenti i numeri assoluti delle forze in campo e premiando qualità come: la conoscenza del territorio e dei suoi abitanti, la migliore tecnologia disponibile, l'inventiva nelle soluzioni se non addirittura l'anticonformismo nelle scelte.

L'autore analizza in maniera lucida ed imparziale le crude strategie di politica coloniale, comuni a tutti i grandi paesi europei del periodo, tese a recuperare prima e mantenere poi il controllo del territorio, associando un'accurata disamina dell'evoluzione delle tattiche militari e della tecnologia dei mezzi per condurre le attività sul campo.

Ne emerge un interessantissimo quadro da cui appare evidente che il motto latino inciso sul cartiglio dello stemma araldico dello Stato Maggiore della Difesa: una vis (una forza) non è una frase ad effetto ma un reale moltiplicatore di forza. Infatti la cooperazione interforze che si era sviluppata in Libia tra Esercito e Aeronautica aveva dimostrato che la combinazione del mezzo terrestre e quello aereo, con una adeguata preparazione di base, di cui i reduci della Grande Guerra non difettavano certo, e la conoscenza approfondita del territorio, da cui l'importanza della geografia, era un binomio vincente: si era in grado di realizzare uno strumento militare flessibile e resiliente.

Tuttavia, come molte volte nella nostra storia patria, le innovazioni spinte

vengono viste come soluzioni estemporanee e valide solo in piccola scala. Ciò è sostanzialmente accaduto nella seconda fase della storia coloniale della Libia, quando ormai il Secondo conflitto mondiale era in corso, e non si è voluto o potuto dare seguito, se non quando era troppo tardi, all'enorme esperienza accumulata nel decennio precedente nell'organizzare e condurre azioni nel contesto strategico delle "piccole guerre".

La lettura del volume farà comprendere che il teatro Libico era ed è di primario interesse strategico per l'Italia e che la situazione politico militare in Libia oggi non è poi così diversa da quella presente nel 1919. Una Libia prospera e pacificata è una grande preoccupazione in meno per l'Italia e l'Europa tutta. Non mi rimane che augurare una buona lettura.

Capitano di Vascello Michele SPEZZANO

Capo dell'Ufficio Storico
dello Stato Maggiore della Difesa

PREFAZIONE

Se la Libia è da sempre un'area di particolare interesse strategico per il nostro Paese, Libia e mezzo aereo costituiscono da sempre un binomio inscindibile per l'Italia. La prima azione di bombardamento aereo nella storia del volo è italiana ed è proprio in Libia, durante il conflitto Italo-Turco; il 1° novembre 1911 il Ten Gavotti lancia dal suo Taube quattro bombe Cipelli su di un accampamento turco ad Ain Zara e sull'oasi di Tripoli. Esattamente 100 anni dopo, tra la primavera e l'estate del 2011, l'Aeronautica Militare torna in forze sulla Libia per contribuire all'intervento internazionale previsto dalla risoluzione dell'ONU. Oggi l'Aeronautica è presente in Libia, al fianco delle altre Forze Armate, per contribuire alla stabilizzazione del paese, alla salvaguardia di vite umane, al miglioramento delle condizioni di vita, al contenimento dei flussi migratori incontrollati.

Cambiano drasticamente la tecnologia, le capacità operative, i mezzi in campo, ma la geografia e le sfide, in particolare del terreno e del clima desertico sahariano, rimangono sostanzialmente le stesse ed esaltano la valenza della irrinunciabile cooperazione tra forze di superficie e mezzo aereo. Penso debba essere sostanzialmente questa la chiave di lettura dell'opera. La storia può interessare anche solo come studio di alcuni specifici eventi passati, di avvenimenti apparentemente secondari e spesso relegati nel dimenticatoio, ma assume un senso, una funzione educativa ed un'importanza nell'attualità se è elemento di riflessione, di collegamento e comprensione del presente, anche di astrazione concettuale - ma concreta - capace così di aiutarci a guardare, interpretare e muoverci nella giusta direzione verso il futuro. Gli eventi passati, contestualizzati e analizzati con oggettività e rigore scientifico, sono essenziali per comprendere l'attualità ed i trend futuri, perché molto rari sono gli strappi con la naturale continuità dell'evoluzione della società umana, delle relazioni tra popoli, della civiltà, delle tradizioni ed anche della tecnologia.

Con una ricerca meticolosa, puntuale ed accurata l'autore presenta gli sforzi, le difficoltà, le iniziative italiane di controllare gli spazi interni delle colonie nordafricane, l'entroterra di Cirenaica e Tripolitania. In un terreno così vasto e particolare, con un avversario "asimmetrico" che rifiuta gli scontri aperti ed il confronto diretto - scenario quanto mai attuale nel contrasto al terrorismo - senza forze attagliate al compito e senza il contributo fondamentale che il mezzo aereo consente, la sorveglianza, il controllo del territorio e delle vie di comunicazione era ed è pressoché impossibile. Alcune figure più illuminate di

altre comprendono appieno esigenze, fisionomia e modalità di impiego dello strumento militare nel deserto, intuiscono chiaramente necessità del teatro e potenzialità della tecnologia. Il governatore della Libia dalla metà degli anni '30, il Maresciallo dell'Aria Italo Balbo, precorre ancora una volta i tempi e si dimostra pensatore straordinario e concreto, innovatore illuminato, stratega lungimirante ed organizzatore attento. Progetta e realizza un'unità interforze ottimizzata per l'impiego in quello scenario, il Battaglione Sahariano. In esso integra unità di terra, valorizzandone la capacità di movimento e la motorizzazione, con unità di volo, capaci di garantire in modo organico la ricognizione, la scoperta, l'attacco al suolo, il collegamento ed il supporto delle unità di terra. Il potere aereo, oggi aerospaziale, conferma l'unicità e l'importanza di alcune delle sue caratteristiche fondamentali: la radicale riduzione di tempi e distanze, la presenza virtuale su spazi ampi e lontani, la concentrazione dello sforzo, la facilità di osservazione, la possibilità di rifornire e supportare unità isolate si rivelano capacità irrinunciabili e decisive non solo nel deserto sahariano ma in ogni campo, e lo sono oggi più che mai.

Un libro non solo interessante per lo storico, dunque, o per lo studioso, o per l'appassionato della geografia e della bellezza mozzafiato del deserto sahariano, ma un modo di approfondire e attualizzare le sfide, le difficoltà, le caratteristiche, le esigenze di operare in un'area geografica così costantemente vicina e influente sulla storia e sugli equilibri del mediterraneo, del nostro Paese, e cerniera di civiltà, di popoli, di tradizioni e costumi, di flussi migratori.

Generale di Squadra Aerea
Alberto ROSSO
Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica

INTRODUZIONE

La geografia, che lo si voglia o no, ha sempre condizionato la storia, e allo stesso modo l'ambiente ha sempre condizionato le operazioni militari. All'inizio del secolo scorso questa relazione è sembrata allentarsi con l'irruzione sulla scena del mezzo aereo, in virtù della sua capacità di contrarre le distanze e livellare gli ostacoli, ma ancora oggi il terreno, il clima, le risorse idriche, la presenza o meno di vegetazione sono fattori che non possono essere ignorati, soprattutto quando il problema non si ponga in termini soltanto di annientamento dell'avversario ma anche di controllo del territorio. In tal caso non possono poi essere ignorati gli elementi che ne definiscono il livello di antropizzazione, vale a dire l'esistenza e la distribuzione di centri abitati, la densità di popolazione, le strutture economiche – a cominciare dal settore primario dell'agricoltura e dell'allevamento – e le vie di comunicazione.

La geografia è stata una delle prime e più importanti materie di insegnamento nelle scuole militari e le monografie dedicate alle regioni di potenziale interesse sono tra i documenti di maggior rilievo prodotti in passato dagli stati maggiori. La rivoluzione digitale di questi anni, con la possibilità di accedere con immediatezza a una mole di dati e di informazioni senza precedenti, e di disporre in tempo reale di immagini ad alta definizione, sembra aver spinto in secondo piano lo studio di questi argomenti, secondo una linea di tendenza evidente già da tempo nel mondo della scuola e seguita più o meno consciamente anche dagli istituti di formazione militari. Oggi come ieri il problema della conoscenza dell'ambiente fisico e dei suoi condizionamenti si pone però inevitabilmente nell'affrontare la pianificazione di un'operazione. Nel caso poi di quelle che in gergo NATO vengono definite "operazioni fuori area", intendendo con questo le operazioni che si svolgono al di fuori dell'area di interesse prevista dal Trattato del Nord Atlantico, un ruolo importante assume anche la geografia umana, con l'analisi dettagliata della cultura e delle strutture sociali ed economiche delle popolazioni locali. Questi fattori devono essere quindi tenuti ben presenti, nella consapevolezza che le loro diverse combinazioni impongono una capacità di adattamento che l'eventuale "dominio dell'informazione" – pietra angolare della pianificazione e premessa del successo – può facilitare, ma non permette comunque di ignorare.

Tra gli ambienti che hanno visto operare le Forze Armate italiane per un periodo significativo della loro storia, uno dei più impegnativi e peculiari è certo il deserto libico. Questa immensa e arida regione delimitata a sud dalla catena

montuosa del Tibesti e dal massiccio del Gebel Auenat, si estende tra le montagne dell'Algeria e della Tunisia a occidente, e il Nilo a oriente, per quasi 3.900.000 km^2, una superficie comparabile a quella del subcontinente indiano e superiore a quella di qualunque altro deserto. Rotta da alte scarpate con andamento da est a ovest, e da isolate depressioni che, avvicinando la superficie del terreno alla falda acquifera, permettono il formarsi di rade e stentate oasi, la sua monotona successione di pianure ciottolose e formazioni rocciose modellate dal vento propone la visione affascinante e terribile delle dune in perpetuo movimento degli immensi mari di sabbia di Murzuch, nel Fezzan, e di Rebiana e Kalansho, nel Sud della Cirenaica, che insieme al Gran Mare di Sabbia dell'Egitto e alle alte pareti rocciose dell'altopiano del Gilf Kebir sbarrano la strada verso il Nilo. L'insieme di queste caratteristiche, le temperature, che in estate possono superare i 60 °C con una fortissima escursione termica tra il giorno e la notte, e le improvvise tempeste di sabbia fanno del deserto libico la parte più inospitale e meno accessibile del Sahara, un tempo attraversata da poche carovaniere che collegavano le oasi e le località della costa con la regione del lago Ciad.

L'8ª Compagnia del 143° Reggimento Fanteria prende posizione nelle vicinanze di Misurata nel luglio del 1915. (AUSSME)

Il possesso delle regioni costiere della Tripolitania e della Cirenaica, un possesso che era stato il primo obiettivo della penetrazione italiana, non poteva prescindere dal controllo delle regioni predesertiche e desertiche, tanto più che su buona parte della costa il deserto si stendeva fino al mare, soprattutto nella

Sirtica, nella Marmarica e a ovest di Tripoli. Il Regio Esercito aveva quindi dovuto confrontarsi fin dal primo momento con questo particolare ambiente operativo, imparando nel contempo a fronteggiare un avversario che ove possibile evitava il contatto e ricorreva a forme di lotta tipiche di un contesto di guerriglia, basate sulla sorpresa, sulla mobilità e sulla conoscenza del terreno. Dopo le illusorie certezze date dalla positiva conclusione del conflitto con la Turchia nel 1912, e la relativa facilità con cui nel biennio successivo erano state raggiunte e occupate le principali località dell'interno della Tripolitania e del Fezzan, il riaccendersi della lotta in concomitanza con l'inizio della Grande Guerra aveva portato a un frettoloso e disastroso ripiegamento verso la costa, dove per diversi anni la presenza italiana sarebbe stata limitata ai centri più importanti, senza o quasi profondità. Dai presidi della costa uscivano di quando in quando delle forti colonne che, senza mai allontanarsi più di un paio di giornate di marcia e disturbate lungo il cammino dagli attacchi dei ribelli che ne colpivano i fianchi e la retroguardia, non appena ultimata la missione tornavano a rinchiudersi dietro i fortini e i reticolati. I combattimenti di una certa importanza erano rari perché gli insorti, tempestivamente avvertiti dell'avvicinarsi delle colonne e addirittura della loro imminente uscita dalle posizioni fortificate della costa, evitavano di farsi agganciare, preferendo tentare di quando in quando qualche colpo di mano ai danni di distaccamenti isolati ed eseguire razzie intimidatorie contro quelle comunità locali che avevano fatto atto di sottomissione o rifiutavano di aderire alle richieste dei capi ribelli.

Nell'immediato dopoguerra il progetto di risolvere la questione in Tripolitania con l'impiego massiccio di forze di tipo convenzionale fu accantonato per l'evoluzione della situazione politica nazionale e locale, ma nel frattempo si ebbe un cambiamento importante, con l'arrivo di ufficiali che sui campi di battaglia avevano maturato una notevole esperienza, anche in termini di leadership, e interiorizzato un modo di combattere fondato sull'uso della tecnologia più avanzata e su una maggiore autonomia dei diversi livelli di comando. Molti di loro avevano un'apertura mentale che consentì di innestare queste particolari competenze nello strumento militare, dalle peculiari caratteristiche e dalle dimensioni contenute, esistente sulla Quarta Sponda, incrementandone l'efficienza ben oltre le possibilità garantite da bilanci mai troppo abbondanti. Questo processo richiese del tempo e si sviluppò parallelamente alla cosiddetta "riconquista" – le operazioni di *counterinsurgency* che presero il via all'inizio del 1922, sotto l'ultimo governo dell'Italia liberale – e si protrassero in Tripolitania fino al 1928, con una progressiva espansione della zona controllata per molti versi assimilabile a quel concetto della "goccia d'olio" teorizzato dalla scuola francese.

Più rapido fu l'andamento delle successive operazioni nel Fezzan, concluse nel 1929, mentre uno sforzo maggiore richiese la Cirenaica, per il radicamento

della Senussia tra la popolazione e per la presenza di una leadership efficace. Qui, infatti, ancora nel gennaio del 1929 la situazione poteva dirsi tranquilla e sicura soltanto a Bengasi, Barce, Cirene, Derna e in qualche altro centro minore, ma al di fuori di queste località erano gli insorti ad avere il controllo del territorio. Quando il 24 gennaio 1929 il colonnello Domenico Siciliani sbarcò a Bengasi per assumere la carica di vicegovernatore, alle dipendenze del governatore della Libia, maresciallo Badoglio, fu avvertito che non avrebbe potuto fare un passo fuori città senza scorta.[1] Il quadro generale era quello di una sorta di irrequieto e instabile condominio, in cui gli scontri aperti erano rari, perché gli insorti facevano attenzione a evitarli, ma su cui la presa delle autorità italiane era labile e illusoria. Come ebbe a dire a Siciliani un capo ribelle da lui amnistiato, in Cirenaica c'erano due governi, quello di notte e quello di giorno, il primo, che faceva più paura, era quello dei ribelli, l'altro era il governo ufficiale. Per risolvere la questione era necessario accompagnare l'azione militare con misure, finalizzate a rompere il legame tra la popolazione e gli insorti, assai drastiche: la deportazione di massa e la costruzione di un reticolato confinario alla frontiera con l'Egitto. Per quanto brutali, soprattutto la prima per le modalità con cui fu eseguita, misure come queste sono entrate a far parte della panoplia a disposizione delle forze di controguerriglia, seppur adattate all'evoluzione dei tempi e del quadro normativo.

L'adattamento all'ambiente si accompagnò allo sviluppo di una vera e propria dottrina di controguerriglia, e di controllo del territorio, che nel prevedere l'impiego combinato di posti fortificati e colonne mobili, valorizzando l'apporto dei reparti coloniali e con un contributo sempre più importante della Regia Aeronautica, riprendeva e innovava le soluzioni adottate dalle maggiori potenze del tempo nelle loro operazioni di *empire policing*. Pur concedendo alla potenza di fuoco la dovuta importanza, e senza correre inutili rischi, lo strumento utilizzato era uno strumento leggero, altamente mobile, agile e flessibile, in grado di proiettare la sua azione ben oltre i limiti di un recente passato grazie anche a un'attenta cura della logistica.

Alle pesanti colonne di fanteria, cavalleria e artiglieria si sostituivano reparti libici – e soprattutto eritrei – armati alla leggera, più adatti all'ambiente, e formazioni irregolari caratterizzate dalla mobilità più che dalla forza d'urto, lasciando all'elemento nazionale il compito di fornire il supporto specialistico e di fuoco. Del resto, come è stato fatto notare, tutti gli imperi hanno arruolato i loro migliori reparti leggeri tra gli uomini di frontiera, o comunque ataviсamente

[1] D. SICILIANI, *Dentro il Comando Supremo. L'amico del generale Badoglio. Il memoriale dell'Ufficiale che scrisse il Bollettino della Vittoria*, Udine, Gaspari Editore, 2019, p. 205-206.

preparati a impiegare con successo tattiche non convenzionali.[2] Il fine ultimo è stato sempre quello di togliere al nemico il vantaggio della sorpresa e della conoscenza dell'ambiente, sconcertarlo adottando linee d'azione imprevedibili e dominarlo sia sul piano materiale che sul piano morale sfruttando la sua relativa mancanza di organizzazione, coesione e disciplina. Una tale impostazione portò a delineare una via italiana per la guerra nel deserto che trovò la sua massima espressione durante le campagne del Fezzan e di Cufra, con un'esemplare integrazione di componenti tradizionali quali i gruppi sahariani – fanteria montata reclutata tra le popolazioni locali e inquadrati da ufficiali italiani – e componenti moderne e per l'epoca fortemente caratterizzate in termini tecnologici come la radio, l'autoblindo e soprattutto l'aeroplano.

Il ruolo del mezzo aereo, utilizzato per funzioni di ricognizione, collegamento e supporto di fuoco, era esaltato dalle distanze in gioco, e tutto il dispositivo di controllo si fondava in larga misura sulle possibilità della cosiddetta "aviazione sahariana". Anche quando, negli anni Trenta, nei reparti del deserto il cammello sarebbe stato sostituito dall'autovettura, la componente aerea sarebbe rimasta di primaria importanza, tanto da rappresentare la pedina operativa irrinunciabile di quell'innovativo esperimento di integrazione interforze che fu il Battaglione Sahariano, voluto da Italo Balbo nel segno di quella capacità di innovazione e modernità che era un suo segno distintivo. Nella sua visione, anche la difesa della Libia, nell'eventualità di una nuova guerra, avrebbe dovuto sfruttare al meglio le possibilità del velivolo e dei reparti motorizzati, secondo un modello messo alla prova nelle grandi manovre del 1938. Il tema individuato per l'occasione contemplava un esperimento di aviosbarco a livello di divisione e l'autotrasporto dalla Cirenaica alla Tripolitania di un corpo d'armata, ma una tale impostazione richiedeva una disponibilità di mezzi che non esisteva, come, a dispetto dei tentativi di innovazione, non esisteva la necessaria cultura organizzativa.

Allo scoppio delle ostilità le due armate schierate dal Regio Esercito in Libia, la 5ª, gravitante verso la Tunisia e la 10ª, verso l'Egitto, erano grandi unità di tipo convenzionale, adatte a un conflitto combattuto in Europa e in terreni rotti e montuosi più che negli ampi spazi del deserto, ideale campo di manovra per formazioni motorizzate e corazzate. Il Battaglione Sahariano era stato smembrato per integrare con tre delle sue quattro compagnie, private della componente aerea organica, l'aliquota motorizzata della 10ª Armata, rinunciando così a qualunque progetto di azione in profondità verso il Nilo, del resto escluso dalle direttive strategiche del giugno 1940. Gli eventi successivi avrebbero impedito di porre rimedio a una situazione aggravata dalla dispersione delle esperienze e delle competenze maturate nel deserto nel decennio precedente. La ricostituzione dei

[2] G. BRECCIA, *L'arte della guerriglia*, Bologna, Il Mulino, 2013, p. 21.

reparti sahariani avrebbe richiesto del tempo e comunque non sarebbe riuscita a invertire una tendenza accentuata dalla perdita di Cufra tra il febbraio e il marzo del 1941, con una sequenza di eventi che, nel confermare l'importanza delle doti di leadership dei comandanti nel particolare scenario del Sahara, avrebbe anche dimostrato che il ricorso al mezzo aereo non poteva risolvere tutti i problemi. A questo riguardo la motorizzazione dei reparti sahariani rimaneva un tema centrale, anche perché le risorse disponibili non consentivano di realizzarla nella misura desiderata. Le forze a disposizione del comando militare del Sahara Libico sarebbero state portate prima all'equivalente di un reggimento e poi al livello di divisione, ma una significativa quota parte sarebbe stata sempre vincolata a compiti di presidio, senza alcuna reale mobilità. Ad aggravare la situazione sarebbe poi intervenuta l'impossibilità di schierare in quel settore reparti aerei consistenti e modernamente equipaggiati.

Con queste premesse, il confronto con il Long Range Desert Group e lo Special Air Service è improponibile, dal momento che mentre queste unità britanniche si connotavano, secondo le definizioni odierne, quali forze speciali, impiegate per compiti di natura strategica alle dipendenze del più alto livello di comando, i reparti sahariani del Regio Esercito erano forze convenzionali, impiegate in compiti di controllo del territorio e di presidio, e, nonostante qualche studio in merito, non si sarebbe mai concretizzata l'ipotesi di utilizzarle in missioni di interdizione strategica – verso il Nilo o la via di comunicazione da Fort Lamy a Kharthum – o di controaviazione – attaccando via terra le basi aeree egiziane. Entrambe queste tipologie di missione furono invece proprie sia del Long Range Desert Group che dello Special Air Service, e, anche se i risultati non furono quelli esaltati dalla propaganda di guerra e dalle fonti britanniche, è indubbio che al di là dei dati numerici i loro attacchi valsero a creare un diffuso clima di insicurezza e di allarme, senza dimenticare l'importanza delle missioni di *road watching*, vere e proprie missioni di ricognizione strategica con obiettivo il traffico stradale sulla Via Balbia.

A ribadire il significato di questa attività, va sottolineato che il problema di rifornire le forze italo-tedesche in Africa Settentrionale non si esauriva con il trasporto dei mezzi e dei materiali necessari attraverso il Mediterraneo, ed era anzi enfatizzato da un lato dalla limitata capacità dei porti di sbarco, dall'altra dall'esigenza di farli affluire al fronte lungo la via litoranea, un percorso che nel febbraio del 1942, da Tripoli ad Ain El Gazala, era di oltre 1.400 km, esposti agli attacchi della RAF e delle forze speciali britanniche, che sarebbero diventati più di 2000 nel luglio del 1942 una volta raggiunta El Alamein. Una sola divisione tedesca richiedeva circa 350 tonnellate di rifornimenti al giorno, il che impegnava allo spasimo gli automezzi disponibili. Nell'autunno del 1941 questo si traduceva in una percentuale di inefficienza pari al 35%, ed è stato calcolato che nello

stesso periodo dal 30% al 50% della benzina sbarcata in Libia venisse consumato dalle autocolonne di rifornimenti per andare da Tripoli al fronte e viceversa.[3] Rommel aveva chiesto all'alto comando dell'esercito tedesco un rinforzo di 8000 autocarri, ma era una richiesta irricevibile nel momento in cui i quattro gruppi di armate operanti in Russia ne avevano in totale non più di 14.000. Nell'estate del 1942, con l'ulteriore allungamento delle linee di comunicazione, la situazione sarebbe stata di gran lunga peggiore, nonostante Bengasi fosse in grado di assorbire un massimo di 2700 tonnellate di rifornimenti al giorno e Tobruk altre 1000, a fronte di una capacità massima di Tripoli che era di 45.000 tonnellate. Non c'era quindi molto a disposizione per rilanciare in chiave offensiva l'azione delle truppe italiane del Sahara Libico, e non a caso dovettero essere accantonati, per ragioni di natura soprattutto logistica, anche i piani studiati per attaccare la linea di comunicazione dal Golfo di Guinea a Karthum attraverso il Ciad.

Le operazioni che nel corso della Seconda guerra mondiale ebbero per teatro il Sahara Libico non hanno avuto la stessa rilevanza di quelle che si svolsero nella fascia costiera ma, nel riproporne lo stesso andamento periodico, ebbero un significato che andava oltre la necessità di coprire il fianco meridionale delle divisioni operanti lungo la costa. Per gli italiani si trattava di difendere una sovranità che si era consolidata da non più di una decina d'anni, per i francesi del movimento che faceva capo al generale Charles De Gaulle si trattava di ribadire con i fatti che la Francia aveva perduto una battaglia, non la guerra, che disponeva ancora di un esercito in grado di combattere e che, nonostante tutto, poteva recitare un ruolo autonomo rispetto all'alleato britannico, con tutte le conseguenze politiche del caso. Infine la conquista del Fezzan era vista come la premessa di un ampliamento dei possedimenti coloniali che avrebbe permesso di raccordare l'Algeria con l'Africa Equatoriale Francese.

L'offensiva finale lanciata dal generale Leclerc nel dicembre del 1942 arrivò nel momento in cui le forze dell'Asse erano in ritirata verso la Tunisia, e il suo inizio anticipò di pochi giorni l'ordine di ripiegamento per le forze del Sahara Libico. Dal momento che non fu messo davvero alla prova, non si può quindi dire se il dispositivo creato nel frattempo dagli italiani per sbarrare le provenienze dal Ciad avrebbe o meno risposto allo scopo; quel che si può dire è che, pur fondato sull'utilizzo del binomio ali e motori, concretizzava un atteggiamento di tipo reattivo, in netta antitesi con quella che era stata negli anni Trenta la via italiana alla guerra nel deserto. Per continuare a percorrerla erano da tempo venute meno le premesse in termini di cultura organizzativa, e mancavano i mezzi e le risorse, non ultima la benzina.

---

[3] M. VAN CREVELD, *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge University Press, 2004, p. 190-193.

Meharisti in movimento
sulle dune del deserto (AUSSME)

I Parte

Controguerriglia e Controllo del Territorio

Apprendimento organizzativo e capacità di adattamento

Secondo una ben nota pubblicazione dottrinale statunitense in materia di controguerriglia, o per usare un termine oggi più in voga, di contro-insorgenza, un'insorgenza può essere definita come una forma di lotta organizzata e protratta nel tempo che, investendo l'ambito politico-militare, mira a indebolire la capacità di controllo e la legittimità di un governo in carica, di una potenza occupante, o di qualunque altra forma di autorità politica, e nel contempo a incrementare la capacità e l'ampiezza di controllo degli insorti, o insorgenti.[1] La traduzione, per quanto libera, è tuttavia abbastanza fedele da permettere di comprendere subito che l'elemento centrale è il controllo politico di una popolazione, e che l'obiettivo di ognuna delle due parti in campo è indurla ad accettare come legittima l'autorità che esercita o intende esercitare. Da questo concetto base deriva l'ovvia conseguenza che, se è vero che una strategia di controinsurrezione non può e non deve esaurirsi in misure di carattere militare, e che le possibilità di vittoria dipendono dall'abilità nel guadagnare il sostegno o quanto meno la neutralità della popolazione, è anche vero che in quanto forma di guerra la controinsurrezione rimane comunque lo scontro tra gruppi organizzati che fanno uso della forza, ciascuno dei quali per prevalere deve essere in grado di generare il livello di violenza funzionale ai suoi scopi. Ciò significa che non esiste una soluzione universale e che il tema *counterinsurgency* va declinato secondo le caratteristiche peculiari dell'ambiente e in accordo alle sensibilità politiche e culturali del momento, adottando le soluzioni di volta in volta più idonee a livello tattico, ivi incluso quanto attiene all'inevitabile ricorso alla forza militare. Il fatto che una campagna di controinsurrezione abbia avuto successo non significa che quella soluzione sia valida ovunque e in ogni tempo, e la stessa impostazione può rivelarsi fallimentare in un altro contesto per quanto simile questo possa sembrare. Inoltre non si può dimenticare che a definire la tipologia e l'efficacia della risposta alla minaccia rappresentata dagli *insurgent* concorre in misura determinante la cultura organizzativa della struttura militare che deve farvi fronte, cultura organizzativa che ha radici profonde e muta nel tempo molto più lentamente della dottrina, che pure da essa trae alimento.

---

1 U.S. Army Field Manual No. 3-24 – Marine Corps Warfighting Publication No. 3-33.5, *The U.S. Army - Marine Corps Counterinsurgency Field Manual*, Chicago, The University of Chicago Press, 2007, p. 2.

Sfilamento di una batteria libica di artiglieria someggiata armata con 4 cannoni da 70A. (AUSSME)

In tutte le guerre, e più in generale in tutte le situazioni di conflitto, la capacità di adattarsi all'ambiente e ai suoi cambiamenti è di fondamentale importanza. Questo fatto, che è ancora più vero in uno scenario di controinsurrezione – di per sé altamente complesso, non lineare e rapidamente mutevole in risposta a sollecitazioni repentine e altamente differenziate – è l'elemento centrale della teoria della guerra, o per meglio dire del confronto armato e non, che in anni recenti è stata messa a punto da John Boyd. Boyd è generalmente conosciuto per aver schematizzato il ciclo OODA, *Observe-Orient-Decide-Act*, come modello per l'interpretazione di una qualunque situazione che veda contrapposti due attori, ma volerne racchiudere il pensiero in questa formula è senz'altro riduttivo. La sua teoria della guerra ha infatti un respiro ben più ampio, anche se, a tutti i livelli di conflitto, l'obiettivo rimane lo stesso, «migliorare la nostra abilità, come insieme organico, di modellare e gestire un ambiente in continuo cambiamento».[2] Ogni livello richiede però interventi specifici. Al livello più alto, quello della grande strategia, è necessario individuare «una qualche visione unificante che possa essere usata per attrarre quanti non si sono ancora schierati come pure per

[2] John J. BOYD, *Patterns of Conflict*, p. 141. Per un'interpretazione del pensiero di John Boyd, che non ha prodotto un testo organico ma una serie di "briefing" condensati in pacchi di lastrine, si veda particolare Frans F. P. B. OSINGA, *L'arte della guerra di Boyd. Scienza, strategia, velocità, complessità*, Gorizia, Libreria Editrice Goriziana, Gorizia, 2012.

rafforzare la risolutezza e la determinazione di quanti sono già dalla nostra parte e viceversa farle venir meno o indebolirle nei nostri avversari».[3] Si tratta quindi di riuscire, attraverso un'idea o un'ideologia, a esercitare una forza di attrazione che, nel consolidare l'unità interna, costituisca un "caposaldo morale" intorno al quale coagulare nuove alleanze.

A livello strategico, lo scopo dell'azione è individuato invece da Boyd in termini neo-darwiniani nel «diminuire la capacità di adattamento dell'avversario, come insieme organico, e migliorare nel contempo la nostra, cosicché, al contrario di noi, non sia più in grado di fronteggiare gli eventi in divenire».

L'attenzione si concentra qui non sulla dimensione temporale bensì sui fattori che assicurano la coesione del sistema contrapposto. Per raggiungere lo scopo occorre infatti «penetrare nella struttura morale-mentale-fisica dell'avversario per disintegrarne la fibra morale, scompaginarne le immagini mentali, disorganizzarne le operazioni».

Il fattore tempo comincia a diventare prevalente al livello della grande tattica – o livello operativo – in cui l'obiettivo è scardinare le connessioni tra le singole unità del sistema contrapposto per far sì che non possano più agire in modo coerente. A tal fine occorre «operare all'interno dei cicli OODA dell'avversario» per creare una divergenza tra ciò che vede, o crede di vedere, e ciò a cui deve effettivamente reagire. Si tratta di sospingerlo «in un mondo indefinito, minaccioso e imprevedibile in cui dominano l'incertezza, il dubbio, il sospetto, la confusione, il disordine, la paura, il panico, il caos» e portarlo così «oltre la sua capacità morale-mentale-fisica di adattamento [...], cosicché non possa indovinare le nostre intenzioni e quindi indirizzare opportunamente i suoi sforzi per contrastare il nostro disegno strategico mentre si realizza».

Al livello tattico questo tema, e con esso l'importanza del fattore tempo, è ancora più evidente, ma oltre alla velocità è determinante l'imprevedibilità. Le unità impegnate in azione devono «percorrere il ciclo OODA in modo sempre meno regolare e sempre più rapido per mantenere o acquisire l'iniziativa, come pure per configurare e riorientare lo sforzo principale al fine di sfruttare le vulnerabilità e le debolezze che quello stesso sforzo porta alla luce».

Il contendente più lento a passare da una fase alla successiva si vedrà costretto sulla difensiva e forzato a rincorrere l'iniziativa dell'avversario, accumulando un ritardo crescente col susseguirsi dei cicli fino al punto di non essere più in grado di reagire con una qualche efficacia.

Sulla base di queste premesse, un'organizzazione militare deve essere per sua

[3] Ivi, p. 143.

natura un sistema robusto, studiato per forzare il cambiamento in un sistema contrapposto facendolo precipitare in uno stato in cui i diversi sottosistemi sono costretti a riorganizzarsi singolarmente per mancanza di direttive, e quindi verso uno stato di incertezza tale da condizionarne negativamente la capacità di adattamento complessiva. Le singole unità potranno ancora auto-organizzarsi, grazie agli schemi di orientamento forniti dalla dottrina e dall'addestramento, ma quando questi schemi, non più aggiornati per la mancanza di "input", cominceranno a dimostrarsi inadeguati, non saranno più in grado di reagire in modo appropriato a nuove sollecitazioni. Al tempo stesso una qualunque organizzazione militare deve essere in grado di resistere a eventuali spinte in tal senso facendo leva su connessioni interne ridondanti, possibilità di azione diversificate, buoni sensori e schemi appropriati. Una tale solidità può però tradursi in una totale resistenza al cambiamento, minimizzando quella capacità di adattamento che, oltre a essere fondamentale nella visione di Boyd, è anche l'elemento base di una campagna di controinsurrezione. Come è stato messo in rilievo[4], la risposta all'insorgenza ha come suo elemento costitutivo l'elaborazione di misure specifiche, appropriate per il particolare contesto e studiate da un lato per contenere e infine eliminare la minaccia, dall'altro per rafforzare la resilienza delle strutture politiche e sociali sotto attacco. Si tratta quindi di una lotta imperniata sulla capacità di elaborare rapidamente sempre nuove tecniche di risposta, basate su una conoscenza costantemente aggiornata dello scenario, e di metterle in atto in un ambiente intrinsecamente ad alta dinamica ed elevata pericolosità prima che l'avversario possa capire come reagire, continuando poi a modificarle in funzione dei mutamenti di scenario. L'approccio non può mai essere di tipo statico, perché il fenomeno sotto osservazione è in continua evoluzione, e inoltre la conoscenza della sua natura, momento per momento, è alterata dalla stessa percezione dell'osservatore.

Se la capacità di adattamento è il fattore determinante, e se questa può essere condizionata da fattori interni all'organizzazione militare chiamata a scendere in campo, un fattore anch'esso da non trascurare, in quanto ne rappresenta la premessa indispensabile, è la cultura organizzativa. Anche questa peraltro si modifica nel tempo sulla base di un processo ciclico che, stimolato dall'individuazione di specifiche carenze, o dall'insorgere di forti sollecitazioni esterne, porta a modificare comportamenti e consuetudini, di solito ma non necessariamente codificate in norme e procedure, per ovviare alle carenze prestazionali esistenti e massimizzare le possibilità di successo.[5] Gli eserciti, e più

[4] D. KILCULLEN, *Counterinsurgency*, Oxford, Oxford University Press, 2010, p. 2.

[5] J. A. NAGL, *Learning to eat soup with a knife. Counterinsurgency lessons from Malaya to Vietnam*, Chicago, The University of Chicago Press, 2005.

in generale le forze armate, sono caratterizzati dall'avere una cultura organizzativa molto forte, il cui fondamento è una memoria istituzionale che è in larga misura indifferente agli avvicendamenti anche nelle posizioni chiave, e ne conserva nel tempo i valori fondanti e le mappe concettuali. Al tempo stesso le forze armate devono avere una capacità di adattamento, e quindi di apprendimento, che è garanzia di flessibilità e, nel temperare la resistenza al cambiamento propria delle culture organizzative più forti, le mette in grado di reagire efficacemente all'inaspettato, creando nuove connessioni mentali e fornendo nuove chiavi interpretative.

Un tale processo di apprendimento, che con riferimento al ciclo di Boyd si può collocare nella fase *Orient*, si traduce nella rielaborazione della dottrina in vigore, nella formalizzazione delle lezioni apprese, nella definizione di una diversa struttura organizzativa, nell'adozione di nuove modalità addestrative, ma ciò che conta è che i suoi esiti siano interiorizzati dall'organizzazione, andando a far parte della sua memoria istituzionale e dei codici comportamentali della leadership. La rapidità con cui questo avviene contraddistingue le organizzazioni che più di altre possono definirsi *learning organization*, e ne incrementa le possibilità di successo. Gli eserciti della Prima guerra mondiale furono delle learning organization, anche se non tutti nella stessa misura, e *learning organization* sono stati anche quegli eserciti che meglio hanno saputo affrontare il tema delle campagne coloniali e del controllo del territorio, a volte muovendo da esperienze tragiche e dolorose. Del resto un contesto quale quello coloniale, o delle *small wars*, le piccole guerre della letteratura militare anglosassone, richiede specifiche attitudini e soluzioni ben lontane da una cultura organizzativa incentrata sul tema dello scontro tra eserciti regolari, come hanno dovuto riscoprire a loro spese in anni recenti i militari occidentali impegnati in Somalia, Afghanistan e Iraq. Lo stesso processo di apprendimento dovette affrontare il Regio Esercito in Libia negli anni Venti del secolo scorso, accantonando le lezioni apprese sul Carso e sul Piave per impararne di nuove.

Fortificazioni campali a Zuara nel periodo più critico dell'occupazione italiana, ridotta nel 1915 a poche enclave costiere. (AUSSME)

OLTRE LE RIDOTTE E I RETICOLATI

Nell'agosto del 1913, quando ancora non era del tutto consolidato il controllo della fascia costiera e del Gebel Nefusa, le forze italiane in Tripolitania cominciarono a spingersi nell'interno. A calamitare l'attenzione fu in particolare l'azione della colonna agli ordini del tenente colonnello Antonio Miani, costituita da un battaglione eritreo, tre compagnie libiche e due batterie da montagna, per un totale di appena 1108 uomini, dei quali solo 108 nazionali. Partita da Sirte il 10 agosto, questa piccola forza occupò Socna il 26 e dopo una lunga sosta si rimise in movimento il 4 dicembre. Dopo una serie di piccoli scontri vittoriosi, il 17 febbraio 1914 Miani entrava a Sebha, il 4 marzo prendeva possesso di Murzuch, a 750 chilometri dalla costa, e il 12 agosto si spingeva fino a Ghat, almeno in apparenza assicurandosi il possesso del Fezzan. La facilità e la rapidità con cui era stata compiuta questa profonda penetrazione, il cui punto massimo era a oltre 900 chilometri dalle basi sulla costa, valsero a Miani la promozione a colonnello e la Croce dell'Ordine Militare di Savoia, consolidandone la fama di esperto ufficiale coloniale guadagnata in Eritrea, ma ben più difficile si sarebbe dimostrato mantenere il possesso di quell'immensa regione desertica. I piccoli presidi insediati nelle oasi principali erano alimentati attraverso un'unica linea di comunicazione che da Sebha arrivava sulla costa a Sirte, per un lungo tratto esposta agli attacchi di ribelli e predoni, e una tale combinazione di fattori creava le premesse per lo sgombero affrettato del Fezzan che si sarebbe imposto nel dicembre del 1914.

L'audacia che aveva ispirato la spedizione Miani era rimasta fine a se stessa e la sua vicenda può essere considerata emblematica degli errori che caratterizzarono la prima espansione verso l'interno dell'occupazione italiana. Al riguardo, sottolineando implicitamente che questi errori avevano avuto una matrice più politica che militare, con l'ossessiva ricerca di un risultato di prestigio che giustificasse l'avventura libica agli occhi dell'opinione pubblica, il generale Luigi Cadorna avrebbe bollato l'impresa come la più "temeraria e intempestiva" della storia coloniale.[6] Nel frattempo altre colonne operavano in Cirenaica e in Marmarica con analoghi risultati, ma focolai di rivolta erano ancora accesi nell'altopiano del Gebel Achdar e nella vasta regione desertica di Cufra, come pure in Tripolitania nella Sirtica e nella Ghibla, a sud del Gebel Nefusa. Anche in questi territori, come nel Fezzan, sarebbe stato necessario non solo presidiare

[6] L. CADORNA, *Altre pagine sulla Grande Guerra*, Milano, A. Mondadori Editore , 1925, p. 48-49.

in forze le località principali, ma anche organizzare colonne mobili in grado di intervenire per sbloccare i presidi isolati, garantirne i rifornimenti e attaccare le formazioni ribelli nelle loro zone di radunata. In mancanza delle forze necessarie per organizzare queste colonne mobili, è ancora Cadorna a parlare, «è evidente che i presidi isolati sarebbero stati in breve costretti a capitolare per fame o ad aprirsi la via con le armi, con la quasi certezza di distruzione!»[7]. Questo è appunto quanto avvenne tra il Fezzan e la Tripolitania nel volgere di pochi mesi.

Addestramento al tiro di ascari eritrei sotto il controllo di uno "sciumbasci", grado equivalente al maresciallo del Regio Esercito. (AUSSME)

Alimentata dagli errori commessi a livello politico-militare, con provvedimenti che tradivano una conoscenza molto superficiale della realtà locale, e sobillata dalla Turchia, che non aveva mai abbandonato propositi di rivincita, l'insurrezione divampò in autunno, evidenziando l'evidente sproporzione tra mezzi e scopi dell'espansione italiana, con le difficoltà derivanti dall'allungarsi delle vie di

7 Ivi, p. 62.

comunicazione. Il 19 dicembre 1914 il governatore della Tripolitania, tenente generale Luigi Druetti, decise di ritirare verso la costa i presidi dell'interno, ma l'inizio del movimento fece precipitare la situazione soprattutto nella Sirtica e nel Gebel. All'inizio di febbraio Druetti fu convocato a Roma, dove tratteggiò un quadro a tinte fosche dichiarando che gli sarebbe stato possibile tenere soltanto la costa tra Zavia e Homs, oltre alle teste di ponte di Zuara, Misurata e Sirte, e solo a patto di ottenere ingenti rinforzi che il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, tenente generale Luigi Cadorna, non era disposto a concedere.

Il 5 febbraio 1915, mentre si trovava a Roma, Druetti venne sostituito dal parigrado Giulio Cesare Tassoni il quale non poté fare altro che prendere atto del divampare della rivolta e nel contempo, in risposta alle pressioni del Ministero delle Colonie, diramare un ordine del giorno con cui stabiliva che qualunque ripiegamento avrebbe dovuto essere da lui espressamente autorizzato, e che le località occupate dovevano essere tenute a ogni costo.[8] Questa disposizione, che concretizzava i peggiori timori di Cadorna, irrigidiva un sistema che, già fortemente sollecitato, era ai limiti di rottura, e fu tra le cause dei disastri che seguirono. Nel frattempo, allo scopo di alleggerire la pressione e mantenere il controllo di quella che nei documenti era definita la "zona vitale della Colonia", Tassoni organizzò in aprile due grandi operazioni di polizia coloniale, nella Ghibla e nella Sirtica, che si conclusero l'una con un pesante rovescio allo Uadi Marsit l'8 aprile, l'altra con il disastro di Gasr Bu Hadi, dove il 29 dello stesso mese una colonna forte di 2700 regolari, nazionali, eritrei e libici, e 3200 irregolari libici, agli ordini del colonnello Miani, fu duramente battuta e costretta a ritirarsi in disordine su Sirte.[9]

Questi fatti, oltre a mettere in luce il comportamento infido delle bande arruolate localmente – tra le quali aveva avuto buon gioco la propaganda senussita – e ad alimentare un clima di paura e di sospetto che non favoriva certo

---

[8] Ivi, p. 67.

[9] Miani aveva avuto la massima libertà d'azione nell'organizzare la sua colonna e, nell'intento di valorizzare l'elemento indigeno associandolo all'azione contro gli insorti, aveva costituito cinque bande irregolari con uomini di Sliten, Misurata, Msellata, Orfella, Tarhuna – per un totale di 3000 armati a piedi e 220 a cavallo – affiancandole alle forze regolari di cui disponeva (un battaglione del 2° Reggimento Bersaglieri, due compagnie del 63° Reggimento Fanteria, il XV Battaglione Eritreo, il III Battaglione Libico, due compagnie del IV Battaglione Libico, una batteria italiana, una batteria indigena, uno squadrone savari, un plotone meharisti). Quando il mattino del 29 aprile si accese il combattimento, le bande in larga parte defezionarono o si dispersero, gettando lo scompiglio nella colonna i cui reparti regolari persero quasi il 50% degli effettivi, oltre a tutta l'artiglieria. I superstiti ripararono a Sirte, dove si verificò anche un violento scontro tra gli eritrei del XV e un migliaio di irregolari che, nel tentativo di ricongiungersi ai resti della colonna, vennero ritenuti ostili e accolti da un violento fuoco di fucileria.

i rapporti con la popolazione, distrussero il prestigio degli occupanti. Nel giro di poche settimane l'insurrezione dilagò nel Gebel berbero, con l'annientamento dei presidi di Tarhuna, il 18 giugno, e di Beni Ulid, l'8 luglio. Ne fece le spese Tassoni, sostituito il 15 luglio dal tenente generale Giovanni Ameglio che comunque nulla poté fare per invertire il corso degli eventi. Nel giro di poche settimane tutti i presidi dell'interno vennero ritirati, non senza difficoltà, e con l'abbandono di Zuara il 17 luglio e Misurata Marina il 5 agosto, l'occupazione della Tripolitania si ridusse all'oasi di Tripoli e alla città di Homs, protette da ridotte e fortini e da estese barriere di filo spinato. La struttura costruita in quasi quattro anni con l'impiego di ingenti risorse si era dissolta, e con essa l'illusione di una facile penetrazione nell'entroterra, che avrebbe dovuto essere favorita da un atteggiamento amichevole delle tribù, grate per essere state liberate dal giogo ottomano. Così non era, e con l'entrata in guerra si assisteva anzi al ritorno in campo della Turchia, appoggiata dagli Imperi centrali nel tentativo di aprire in Africa Settentrionale un altro fronte.

Il 18 maggio 1916 la rioccupazione di Zuara, voluta da Ameglio per intercettare le comunicazioni con la Tunisia, non modificò significativamente la situazione, e anzi i collegamenti tra questa città e Tripoli sarebbero rimasti a lungo molto precari nonostante le ripetute operazioni organizzate per allontanare la minaccia e mettere la zona in sicurezza. Quando nel novembre del 1917 il colonnello Ottorino Mezzetti, con alle spalle una precedente esperienza in Libia tra il 1911 e il 1912, e reduce da oltre due anni al fronte – prima in Cadore e poi sul Carso – fu inviato a prendere il comando di Zuara anche per riprendersi dai postumi di una grave ferita, si rese subito conto delle difficoltà:[10]

> Nel novembre 1917, costretto a lasciare il fronte italo-austriaco per esaurimento conseguente ad eccessive fatiche e a gravi ferite, fui nuovamente trasferito in Colonia e inviato ad assumere il comando della Zona di Zuara, tormentata dalla carestia e la cui situazione politica destava non poche preoccupazioni.
>
> Truppa ed ufficiali raramente oltrepassavano la cinta fortificata e la prima volta che volli recarmi da Zuara Marina a Zuara Città vi fui trasportato da un automezzo debitamente scortato, quantunque la strada passasse tra il reticolato e il mare.
>
> Fra l'elemento italiano e quello indigeno sottomesso serpeggiavano mal dissimulate diffidenze. Era diffuso tra i più un senso di rinuncia ad imporsi ai ribelli che pur operavano frequenti razzie.

Mentre cercava di alleviare i disagi della popolazione, con una particolare attenzione per i profughi berberi del Gebel Nefusa, affiancando così l'azione politica a quella militare come era d'uso in colonia, Mezzetti si pose subito il problema di contenere l'attività dei razziatori e facilitare così la ripresa

[10] O. MEZZETTI, *Guerra in Libia. Esperienze e ricordi*, Roma, Cremonese Editore, 1933, p. 11.

Batteria di cannoni da 149G
del Forte Mergheb a Homs nel 1916. (AUSSME)

dell'agricoltura e della pastorizia. Invece di attivare postazioni fisse di difesa, decise di organizzare una rete di posti di sorveglianza, affidati a elementi locali e in comunicazione tra loro, con il compito di individuare e segnalare i razziatori quando entravano nella fascia protetta per poi sorprenderli e catturarli sulla via del ritorno. Fu così possibile riportare una certa tranquillità nella fascia costiera e consentirne una limitata ripresa economica, ma per Mezzetti questo tipo di soluzione, di tipo difensivo-reattivo, non era abbastanza. Nella convinzione che la sicurezza del territorio a lui affidato sarebbe stata garantita soltanto prendendo con decisione l'iniziativa, non tardò a organizzare gruppi di "contro-razziatori", pronti a entrare in azione là dove veniva segnalata una possibile preda. Questi colpi di mano, ad alcuni dei quali partecipò lo stesso Mezzetti, interessarono una zona sempre più ampia, che in breve arrivò a lambire le falde del Gebel, e nell'arco di pochi mesi fruttarono la cattura di una ventina di cavalli, circa 5000 ovini e 500 cammelli, con il risultato non secondario di galvanizzare e fidelizzare sempre più gli elementi indigeni, berberi in particolare, che costituivano i gruppi di contro-razzia. Il governo della colonia, su pressione dei capi ribelli preoccupati dei futuri effetti sull'economia della regione, avrebbe poi chiesto di ridurre l'intensità e la portata di queste azioni, ma intanto era stato raggiunto il duplice scopo di allargare la fascia sicura, in cui tutti potevano circolare e lavorare liberamente, e di costituire dei nuclei fidati di armati a piedi e a cavallo.

Questo risultato molto doveva alla determinazione di Mezzetti, che nel giugno del 1918 era già una delle figure di spicco nel panorama militare della Tripolitania, come testimonia l'allora tenente Paolo Caccia Dominioni. Reduce anch'egli dal fronte italo-austriaco, e sofferente per un principio di congelamento che stentava a guarire, Caccia Dominioni lo incontrò mentre era in viaggio da Tunisi a Tripoli per raggiungere la sua nuova sede di servizio e ne ha lasciato un ritratto tanto sintetico quanto efficace:

> A Zuara troviamo il colonnello Mezzetti, comandante la piazza, e ci riconosciamo: ci siamo visti a Castagnevizza, in prima linea, proprio dove era la giunzione del mio 154° fanteria e del 14°, brigata Pinerolo, al suo comando. Pochi giorni dopo ha avuto una grave ferita a un ginocchio, e ora è a Zuara, zoppicante, sempre marziale, duro, deciso.[11]

Mezzetti, con il suo intuito di esperto comandante e di vecchio coloniale, aveva da subito agito in aderenza a uno dei principi fondamentali della guerra in generale e della controguerriglia in particolare: qualunque altra cosa facciate, mantenete l'iniziativa. È un principio universale, ribadito nella sua formulazione più ampia da Boyd ed esplicitato a chiare lettere da Kilcullen:

---

[11] P. CACCIA DOMINIONI, *1915-1919 Diario di guerra*, Milano, Mursia Editore, 1993, p. 314-315.

> Nella controinsurrezione l'iniziativa è tutto. Se il nemico deve reagire a quello che fate, voi controllate l'ambiente. […] Se siete voi a reagire al nemico, anche se ne uccidete o ne catturate un gran numero, allora è lui che controlla l'ambiente, e alla fine perderete. […] Non vi fate attirare in operazioni di tipo puramente reattivo.[12]

La razzia si inquadrava in questo scenario, e non era certo una novità per una campagna coloniale. Il generale Thomas Robert Bugeaud, governatore generale d'Algeria dal 1841 al 1847, nell'affrontare il suo compito con spietata determinazione aveva adottato la razzia come brutale strategia di controguerriglia. Campi bruciati, frutteti distrutti e villaggi devastati segnarono in quegli anni il passaggio delle colonne francesi, in uno scenario di violenza e di morte che andava ben oltre le contro-razzie di Mezzetti. L'impostazione di Bugeaud, le cui tecniche di controguerriglia molto dovevano all'esperienza fatta in Spagna da giovane ufficiale della Grand Armée, e l'impostazione di Mezzetti, avevano però in comune l'aspetto di guerra economica, mirante a privare l'avversario delle risorse necessarie per continuare la lotta. Il generale Boniface de Castellane, che come Bugeaud si era guadagnato sul campo le spalline da ufficiale ed era stato brevemente in Algeria tra il 1837 e il 1838, aveva sottolineato a sua volta questo concetto per evidenziare la necessità della razzia nella lotta a un avversario elusivo e sfuggente:

> In Europa nel momento in cui si ha il controllo di due o tre grandi città, si ha il controllo del paese, ma in Africa cosa si può fare con una popolazione il cui unico legame con la terra è rappresentato dai picchetti delle loro tende? L'unica soluzione è prendere il grano che la nutre, le greggi che la vestono. Per questa ragione facciamo la guerra ai granai, la guerra al bestiame, facciamo la razzia.[13]

Nonostante la cosiddetta scuola francese enfatizzasse il ruolo di amministratore del soldato, un ruolo che proprio Bugeaud aveva introdotto coniando il motto "con la spada e con l'aratro" e ipotizzando un progetto di colonizzazione sostenuto dalla realizzazione di grandi opere civili, il tema della razzia sarebbe rimasto attuale, rientrando a pieno titolo tra gli strumenti utilizzati in Marocco, tra il 1903 e il 1925, anche dal generale Louis Hubert Lyautey, considerato non a torto il costruttore dell'impero coloniale francese in Nord Africa.

Il significato economico della razzia, e la valenza che questa aveva nella cultura delle popolazioni locali, soprattutto di quelle nomadi, non era sfuggito a Mezzetti, che la definì come "manifestazione dell'attività militare e politica di quegli indigeni che non riconoscono la nostra autorità". Diretta in primo luogo contro quelli che invece la riconoscevano, e mirata principalmente alla cattura del bestiame, all'epoca la vera ricchezza della maggior parte dei libici,

---

12 D. KILCULLEN, *Counterinsurgency* op. cit., p. 48.

13 D. PORCH, *Wars of Empire*, London, Cassel & Co., 2001, p. 46.

si configurava quindi come un atto intimidatorio e punitivo che doveva essere impedito e represso, per evitare di perdere rapidamente prestigio e di portare le popolazioni sottomesse ad accordarsi con gli insorti per non subire ulteriori danni e recuperare almeno una parte dei loro averi. Per contrastare un fenomeno dal chiaro significato politico, oltre a evitare di spingere troppo oltre una politica di disarmo che spesso era solo di facciata, occorreva organizzare gli spostamenti del bestiame in funzione della dislocazione delle forze regolari, integrare queste ultime, mai abbastanza numerose, con distaccamenti di guardie armate locali pronte a muovere al primo allarme, occupare saltuariamente e con modalità di agguato località di passaggio o di sosta dei razziatori. Premessa indispensabile del successo era un efficiente servizio informazioni, come Mezzetti aveva avuto modo di sperimentare, e questo anche in funzione dell'azione di contro-razzia, da affidare ove possibile alle genti del posto, armate con quelle cautele che l'esperienza e la conoscenza della realtà locale potevano suggerire. Se ben condotta era proprio la contro-razzia il metodo più efficiente per stroncare il fenomeno in quanto

> obbliga i razziatori ad allontanarsi sempre più dal nostro territorio coi loro accampamenti per sottrarli ai nostri colpi di mano, aumentando in tal modo, nel tempo e nello spazio, il pericolo cui debbono esporsi nel tentare i loro, demoralizza coloro che ne sono colpiti ed eleva nel tempo stesso il morale dei sottomessi e il prestigio del Governo.[14]

Con l'insieme di questi provvedimenti, frutto di un atteggiamento sempre attivo e mai soltanto reattivo, Mezzetti riuscì a contenere e a debellare il fenomeno nelle diverse zone dove si trovò a operare, prima in Tripolitania, a Zuara, Misurata, Sirte, e poi in Cirenaica, utilizzando anche truppe regolari indigene. Detto questo, la razzia rimaneva comunque una forma di guerra economica, a cui far ricorso per togliere all'avversario le sue fonti di alimentazione, colpendone il bestiame e i raccolti.

Mentre Mezzetti a Zuara applicava per la prima volta il suo concetto di contro-razzia, la situazione sulla cosiddetta "Quarta Sponda" rimaneva difficile e resa più complessa dai contrasti tra i comandi militari e le autorità civili. Se, come è stato detto da Simona Berhe con una bella immagine, «le istituzioni politiche sono gli argini entro cui scorre il fiume del potere»,[15] in Libia, con l'uscita di scena della Sublime Porta nell'autunno del 1912, questi argini già molto fragili crollarono e le vicende successive possono essere viste come il tentativo dei

[14] O. MEZZETTI, *Guerra in Libia*. op. cit., p. 23.

[15] S. BERHE, *Notabili libici e Funzionari italiani: l'amministrazione coloniale in Tripolitania (1912-1919)*, Soveria Mannelli, Rubettino Editore, 2015, p. 7. Il volume propone un'analisi dell'amministrazione della Tripolitania tra il 1912 e il 1919 fondata su un accurato esame delle fonti italiane e libiche.

Un caposaldo della cinta fortificata di Homs nel periodo della Grande Guerra. (AUSSME)

nuovi occupanti di ricostruirli per dare un assetto stabile alla colonia. Tutto questo è evidente soprattutto in Tripolitania dove, in mancanza di un attore forte come la confraternita senussita, le forze locali erano impegnate a cercare soluzioni diverse non solo da quelle imposte dalle autorità italiane, ma anche da quelle ereditate dalla situazione precedente. Gli avvenimenti del biennio 1911-1912, e più ancora quelli del convulso quadriennio 1914-1918, furono infatti segnati dall'uscita di scena della classe di notabili che aveva gestito il potere fino all'arrivo degli italiani e dall'emergere di nuovi protagonisti, spesso in conflitto fra loro, come dimostrano le vicende dei "governi indigeni" che si insediarono nel Gebel, nel Fezzan e nella regione di Misurata. Portatori di interessi diversi, ma comunque tutti poco inclini ad accettare ingerenze esterne, fossero pure quelle turche o quelle senussite, questi tentativi di autogoverno non riuscirono a costruire una solida impalcatura istituzionale in quanto gli "argini" erano minati

da un livello di conflittualità troppo forte, ma contribuirono a disegnare un quadro politico-sociale in tumultuosa evoluzione e altamente instabile analogo a quello seguito al crollo del regime di Gheddafi.

Da parte italiana il tentativo di incanalare il fiume del potere fu segnato dal perdurante contrasto tra l'amministrazione civile, che dal 1912 aveva il suo punto di riferimento nel Ministero delle Colonie, e i comandi militari, che nelle esigenze di controllo del territorio trovavano un nuovo spazio di manovra affiancando alle funzioni tradizionali nuove funzioni di carattere politico-amministrativo. L'ordinamento voluto dal ministro Pietro Bertolini nel 1914 con il tentativo di coniugare la formula dell'amministrazione indiretta – del "governo per mezzo dei capi" – con la formula dell'amministrazione diretta – tramite commissari governativi – pur caratterizzato negativamente da un approccio che limitava nei fatti la partecipazione dei libici alla gestione della cosa pubblica, avrebbe potuto essere un primo passo nella giusta direzione, ma a impedirlo sopraggiunse la crisi del 1914, con il dilagare della rivolta che in Tripolitania ridusse la presenza italiana alle enclave costiere di Tripoli e Homs. Lo statuto del 1919, voluto dal ministro dell'epoca Gaspare Colosimo con l'obiettivo di superare il contrasto tra colonizzatori e colonizzati riconoscendo ai nati in Tripolitania lo stato di cittadini italiani, anche se non di cittadini metropolitani, e disegnando così un nuovo percorso di collaborazione, fu invece ridotto a lettera morta dalle diffidenze reciproche e dal timore dei capi ribelli di perdere il potere guadagnato sui campi di battaglia. Il futuro avrebbe visto l'esercito assumere nei fatti il controllo dell'amministrazione della colonia, in evidente analogia con la scuola francese del soldato-amministratore, e mantenerlo fino a quando la situazione dei singoli territori non ne avesse consentito il trasferimento a un'amministrazione civile. La sola eccezione sarebbero state le regioni interne del Sahara Libico, uno spazio vuoto che più che governato doveva essere controllato, e che come tale era destinato a rimanere sotto controllo militare.

Con l'occupazione limitata a una striscia di costa intorno a Tripoli che andava da Gurgi a ovest a Tagiura a est, e alle località costiere di Zuara e Homs, l'atteggiamento generale era quello di una sostanziale passività in attesa di tempi migliori. Caccia Dominioni, al comando del distaccamento di 80 zappatori del genio che, con una compagnia del 50° Reggimento Fanteria e una batteria di vecchi cannoni da campagna da 70 mm ad affusto rigido, presidiava il Forte di Sidi Abdel Krim a est di Tagiura, ha lasciato nel suo diario una efficace e desolante descrizione di quella guarnigione nell'autunno del 1918:

> Qui al forte ci sono quattrocento uomini di truppa che da sei o sette anni non hanno lasciato la Libia, che invano hanno chiesto di andare al fronte, e che oggi sono stanchi, sfiduciati, intontiti. Poi ci siamo noi sette ufficiali, che al fronte ci siamo stati anche troppo, tanto che ci hanno avvicendati d'autorità, ma che

> al fronte chiediamo insistentemente di tornare per non abbrutirci come i nostri quattrocento dipendenti![16]

L'orgoglio del "trincerista", già emerso nel racconto dell'incontro con Mezzetti a Zuara pochi mesi prima, sottolineava l'insoddisfazione per un "insabbiamento" che lo condannava all'inattività e alla monotonia di giornate sempre uguali, ma se questa era la situazione in Tripolitania, non molto diverso era il quadro che si presentava in Cirenaica. Qui, l'interno era sotto il controllo dei senussi, confraternita religiosa di stretta osservanza islamica che, con l'espandersi della penetrazione europea in Nord Africa, aveva acquistato progressivamente un carattere sempre più politico, fornendo una struttura di riferimento alla resistenza. Nel 1914 dalla regione di Cufra, nella Libia orientale, l'influenza della Senussia si estendeva a larga parte del Sahara centro-orientale, appoggiandosi alle *zauijas*, o logge, impiantate nelle oasi, soprattutto in quelle che erano importanti centri carovanieri. Dopo una serie di aspri scontri e un fallito tentativo di invadere l'Egitto nel 1915, nell'aprile del 1917 era stato raggiunto ad Acroma un accordo con i britannici e gli italiani. Questo accordo, nel lasciare all'Italia i principali ancoraggi e le pianure costiere della Cirenaica, aveva gettato le basi per una tregua destinata a durare per diversi anni, contribuendo a dare al governo di Roma libertà d'azione in Tripolitania quando fosse venuto il momento di riprendere l'iniziativa.

Ristabilire il controllo sulla Libia avrebbe richiesto uno sforzo incompatibile con le esigenze della guerra, ma quando questa finì le cose cambiarono. Per riaffermare il ruolo dell'Italia e rilanciare le sue ambizioni nel Mediterraneo, uomini e mezzi furono inviati a Tripoli già all'inizio del 1919, ma i progetti di espansione furono rinviati a causa dei problemi creati in Italia dal processo di smobilitazione e più in generale da un problematico dopoguerra, arrivando invece in giugno a un accordo con i capi ribelli che diede vita a una difficile convivenza. Il 1920 e il 1921 videro però un progressivo deterioramento della situazione, con ripetute aggressioni ai presidi italiani e il riaccendersi del conflitto tra arabi e berberi sul Gebel Nefusa. Presto questi ultimi furono costretti a cercare ancora una volta rifugio nella zona di Zuara, sotto la protezione italiana. Incomprensioni e diffidenze reciproche svuotarono di significato gli accordi del 1919, già frutto di un compromesso di non facile attuazione e poco gradito a entrambe le parti.

Fu l'ultimo governo liberale, quello presieduto da Luigi Facta, a rompere gli indugi. Dopo aver rioccupato Misurata Marina in gennaio, togliendo così agli insorti della Tripolitania l'unico sbocco al mare, tra la primavera e l'estate del 1922 le truppe italiane, costituite in larga parte da battaglioni eritrei e ausiliari

[16] P. CACCIA DOMINIONI, *1915-1919* op. cit., p. 331.

La situazione in Libia nel 1919. (Federica Saini Fasanotti, op. cit, pag. 422)

libici, dopo aver acquisito il controllo della fascia costiera tra Zuara e Homs, penetrarono nel Gebel Nefusa permettendo il rientro dei profughi berberi. Il possesso di questa regione collinosa a sud di Tripoli fu consolidato l'anno seguente, nel segno di una sostanziale continuità tra il regime liberale e quello fascista, e nel febbraio del 1924, con l'occupazione dell'oasi di Gadames, a più di 500 chilometri dalla costa, venne chiuso il confine con la Tunisia, interrompendo la principale via di alimentazione degli insorti.

L'esame di questi cicli operativi permette di individuare una significativa trasformazione dello strumento militare che investe sia la sua composizione, tanto nei quadri quanto nella truppa, sia i procedimenti tattici utilizzati, nel segno di quel processo di adattamento proprio delle *learning organization*. Se ancora all'inizio del 1919 il rafforzamento della Tripolitania era stato attuato utilizzando soprattutto truppe nazionali, con la costituzione di due divisioni di fanteria, 38ª e 81ª, e l'invio della 1ª Divisione d'Assalto, dopo la firma degli accordi di giugno il dispositivo venne rapidamente alleggerito con il rimpatrio delle tre grandi unità e la conseguente consistente riduzione del numero dei militari nazionali. Il rapporto tra questi e i militari reclutati localmente o in Africa Orientale si inverti infatti tra 1919 e il 1920, con i reparti coloniali destinati a diventare l'elemento portante dello strumento militare utilizzato nella riconquista della Libia. Al riguardo i dati proposti da un recente studio sono inequivocabili e dimostrano come questa tendenza si sia progressivamente accentuata, con i nazionali chiamati a fornire soprattutto quadri e specialisti.[17]

Truppe Italiane di stanza in Libia tra il 1914 e il 1928		
	Coloniali	Nazionali
1914-1915	19.000	50.500
1915-1916	14.000	61.000
1916-1917	18.000	48.000
1917-1918	18.000	48.000
1918-1919	18.500	57.000
1919-1920	21.500	25.000
1920-1921	21.300	5700
1921-1922	23.100	4500
1922-1923	31.600	1900
Dicembre 1924	23.792	11.223
Dicembre 1925	23.990	13.163
Dicembre 1926	22.723	14.130
Settembre 1927	25.820	17.448
Novembre 1928	28.558	12.672

[17] N. ARIELLI, *Colonial Soldiers in Italian Counter-Insurgency Operations in Libya 1922-32*, British Journal for Military History, Volume 1, Issue 2, 2015, www.bjmh.org.uk.

Gli eventi del 1914-1915 avevano fatto nascere una forte diffidenza nei confronti delle truppe libiche, regolari e irregolari, con il risultato che l'elemento coloniale delle forze impegnate in Libia era venuto a identificarsi o quasi con i battaglioni eritrei, definizione generica che comprendeva tutti gli arruolati in Africa Orientale, anche al di fuori dei confini della "colonia primigenia" o addirittura provenienti dallo Yemen. Questi reparti dovevano però essere regolarmente ruotati allo scadere del periodo di ferma, il che contribuiva a limitare il numero di quelli disponibili, e inoltre il bacino di reclutamento era comunque ristretto e questa consapevolezza, alimentata dalle preoccupazioni per l'impatto che un arruolamento massiccio poteva avere sull'economia e sulla vita stessa dell'Eritrea, portarono a riconsiderare il problema della costituzione di reparti libici.

Personale della 12ª Squadriglia Caproni e della 89ª Squadriglia SVA nel 1922 a Tripoli.
(Luigi Biagini, op. cit.)

Già nel febbraio del 1919, nonostante la disponibilità di ingenti forze nazionali, a Gargusa e Zavia furono utilizzate prevalentemente reparti coloniali. L'8 febbraio, a Gargusa, per respingere i ribelli che tentavano di interrompere i lavori di riattamento della linea ferroviaria Tripoli-Azizia, Mezzetti impiegò due battaglioni eritrei, XIII e XV, la banda irregolare berbera di Jusuf Kerbisc, una compagnia mitragliatrici, uno squadrone di cavalleria e un gruppo di artiglieria da montagna nazionali, una batteria d'artiglieria libica, un gruppo spahis e la banda a cavallo di Zuara. L'elemento nazionale consisteva quindi soprattutto di reparti che potremmo definire a maggior contenuto tecnologico, con il compito di garantire la necessaria potenza di fuoco, mentre le pedine di manovra erano eritree o libiche, queste ultime costituite in prevalenza da armati berberi. Nello scontro, che fu tra i più significativi di quel periodo, si distinsero particolarmente non solo il XIII Battaglione Eritreo, al tempo comandato da un ufficiale del carisma e delle capacità del maggiore Pietro Maletti, ma anche il gruppo irregolare di Jusuf Kerbisc e la batteria libica. Le forze di Mezzetti riuscirono a evitare di farsi aggirare, allungando nel senso della fronte il loro schieramento, e a passare poi al contrattacco disperdendo gli avversari che lasciarono sul terreno 80 morti e un centinaio di feriti a fronte dei due morti e dei 55 feriti lamentati dagli italiani. Due giorni dopo, a Zavia, esito analogo ebbe un ulteriore tentativo degli insorti di interrompere i lavori della ferrovia: presi in una morsa tra il distaccamento Maletti, composto dal XIII Battaglione Eritreo, una batteria da montagna e un drappello di spahis, e il resto della colonna Mezzetti, si sbandarono lasciando sul campo oltre 200 morti.[18]

Questi due successi, che ribaltavano la situazione a livello psicologico restituendo agli italiani l'iniziativa, non avrebbero avuto seguito nell'immediato a causa delle trattative in corso, ma non si poteva disconoscere che entrambi molto dovevano all'azione dei reparti indigeni, così come del resto era avvenuto l'anno prima intorno a Zuara. Non c'è quindi da sorprendersi se, nella primavera del 1922, le operazioni che portarono al controllo della pianura costiera della Gefara e crearono le premesse per il ritorno sul Gebel Nefusa videro ancora una volta eritrei e libici in un ruolo di primo piano. La colonna agli ordini del colonnello Rodolfo Graziani, un altro ufficiale destinato a distinguersi in colonia come comandante abile e determinato, era infatti costituita da due battaglioni libici, I e VI, dal IV Battaglione Eritreo, dallo squadrone meharisti e dai 1000 uomini della banda irregolare del notabile berbero Jusuf Kerbisc; con il successo ottenuto a Giosc il 12 giugno, fu questa colonna ad allontanare una volta per tutte le mehalle degli insorti dalla Gefara.[19] Il combattimento si svolse secondo il più classico

[18] O. MEZZETTI, *Guerra in Libia* op. cit., p. 35-40.

[19] A. BOLLATI, *Enciclopedia dei nostri combattimenti coloniali*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1936, p. 186.

schema coloniale, con le truppe raccolte in quadrato attorno al convoglio con i rifornimenti, ma l'elemento innovativo fu l'intervento dell'aviazione, chiamata a fornire un prezioso supporto di fuoco. Graziani aveva fatto realizzare nei pressi dei pozzi di Suani el-Kurdi una base avanzata e un campo trampolino dove i due Caproni Ca.3 della 12ª Squadriglia e i due SVA 5 della 89ª distaccati da Tripoli a Zuara potevano atterrare per rifornirsi di carburante, bombe e munizioni, aumentando così il tempo di volo nell'area di Giosc.[20] A guardia del campo, dei suoi depositi e dei pozzi era stato lasciato lo squadrone meharisti, realizzando quella pragmatica combinazione tra antico e moderno che avrebbe caratterizzato il prosieguo delle operazioni e di cui Graziani sarebbe stato un convinto sostenitore. È lui stesso a lasciarci una succinta descrizione di quel combattimento in cui i suoi 3000 uomini, pur su un terreno in apparenza favorevole all'avversario in quanto privo di appigli tattici, ebbero la meglio sui 2500 uomini delle mehalle degli Zintan, dei Rogeban, degli Haraba e dei Siian agli ordini di Momamed el-Fgheni, che alcuni giorni prima lo aveva sfidato invitandolo a rinunciare alla lotta e ad abbandonare il proposito di riportare i berberi sul Gebel:

> La lotta si accende subito violenta intorno alla colonna che marcia nella formazione del classico quadrato, con il convoglio numerosissimo al centro, a causa del terreno assolutamente piano e scoperto. Intervengono gli aerei, che atterrano nel campo preparato di Suani el-Kurdi, ov'è rimasto a guardia lo squadrone meharisti, si riforniscono di bombe e ritornano all'azione ininterrottamente, gettando il terrore nelle file nemiche.[21]

Insieme all'intervento diretto dell'aviazione, che a Giosc si concretizza per la prima volta, l'altro elemento caratterizzante le operazioni della primavera del 1922 e già ricordato, è l'utilizzo prevalente di reparti coloniali. Questa scelta rispondeva a tre esigenze, le prime due di natura politica ed economica, la terza di natura prettamente militare. In merito alla prima, l'impiego di reparti coloniali permetteva di evitare gli effetti di politica interna associati alle perdite che si sarebbero inevitabilmente avute tra i coscritti italiani. La Grande Guerra era un ricordo troppo recente per imporre alle famiglie italiane nuovi lutti, e quanto era accaduto dopo Adua aveva lasciato un segno profondo. Come del resto ovunque in Europa, il sostegno all'espansione coloniale era un sostegno fragile, che poteva facilmente venir meno, meglio quindi affidarsi a truppe reclutate localmente o comunque lontano dalla madrepatria, così da minimizzare l'impatto delle liste dei caduti sull'opinione pubblica. Accanto alle motivazioni di politica interna c'erano poi quelle di natura economica, da non sottovalutare considerata da un lato la durata delle campagne coloniali, dall'altro gli effetti della crisi economica

[20] F. PEDRIALI, *L'aeronautica italiana nelle guerre coloniali. Libia 1911-1936*, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, 2008, p. 134.

[21] R. GRAZIANI, *Verso il Fezzan*, Bengasi, Editori Fratelli Pavone, 1934, p. 69.

del dopoguerra. Eritrei e libici, reclutati su base volontaria con una ferma iniziale di due anni, eventualmente rinnovabile, avevano esigenze minori e costavano di meno anche come paga. Secondo i regolamenti del 1926 a un soldato italiano in Libia spettava una paga giornaliera di 2,25 lire, con un supplemento di 3,50 per il servizio in colonia, mentre la paga giornaliera di un ascari di prima ferma era di 1,50 lire, che diventavano 1,75 nella prima rafferma biennale e 2,00 nella successiva, oltre a un soprassoldo di una lira al giorno per i periodi di servizio prestati al di fuori della colonia di provenienza.[22]

Il fattore politico e quello economico non sarebbero stati sufficienti e dettare il ricorso ai reparti reclutati sul posto o comunque in colonia se non vi fossero stati anche altri fattori che investivano la loro efficienza in combattimento. Agli occhi degli ufficiali italiani che avevano una qualche esperienza di colonia, questi reparti si erano dimostrati più resistenti all'ambiente e più duttili e agili di quelli nazionali, e i battaglioni eritrei in particolare potevano vantare una fama di aggressività e affidabilità che datava ai tempi delle operazioni contro gli abissini e i dervisci. Meno unanimi erano i giudizi sui libici, berberi o arabi che fossero, ritenuti però in grado, se ben inquadrati, di fornire anch'essi un elevato rendimento.

Forte della sua esperienza, Mezzetti era in grado di illustrare con precisione le caratteristiche salienti dei reparti che aveva avuto ai suoi ordini in colonia, a cominciare da quelli nazionali, dei quali sottolineava innanzitutto la minore resistenza nelle marce, che imponeva di limitarle a tratte di non più di 20 o 25 chilometri al giorno, aggiungendo che, pur dando le massima garanzie di affidabilità e di tenuta in combattimento, finivano con il rappresentare «la parte più delicata e vulnerabile della colonna», sia perché erano poco propensi a combattere in ordine sparso, sia soprattutto perché il loro comportamento molto influiva su quello dei reparti indigeni, con il risultato che un loro cedimento poteva avere conseguenze disastrose. Gli eritrei, ottimi marciatori dai quali era possibile pretendere e ottenere fino a 50 chilometri al giorno, erano più a loro agio sui terreni montagnosi e rocciosi che non su quelli soffici e sabbiosi, e mal sopportavano il grande caldo e la scarsezza d'acqua, ma erano guerrieri di prim'ordine:

> Ottimi combattenti, gli eritrei sentono nella lotta agitarsi svilupparsi in loro, sino al furore, gl'istinti belluini di una razza guerriera. Sono perciò d'impiego sicuro e di grande rendimento. Talvolta l'intervento di una riserva, anche piccola, di eritrei, può salvare le sorti di un combattimento. Essi inoltre, dalla perdita di un capo, traggono incitamento alla lotta per la esasperata volontà di vendicarlo.[23]

Di contro la loro disciplina di marcia lasciava molto a desiderare, per la

[22] N. ARIELLI, *Colonial Soldier*, op cit..
[23] O. MEZZETTI, *Guerra in Libia* op. cit., p. 43.

tendenza ad allungare la formazione e a perdere contatto con il resto della colonna, mentre in combattimento il loro spirito aggressivo li portava a non sfruttare al meglio la potenza di fuoco delle loro armi, confidando sull'urto, e ad avanzare raggruppati intorno ai loro comandanti offrendo così un facile bersaglio anche a cattivi tiratori. La stessa aggressività poteva far sì che, sfondate le linee nemiche e lanciati all'inseguimento, nell'esaltazione del momento sfuggissero di mano ai loro ufficiali disperdendosi in combattimenti isolati a danno dell'azione d'insieme.

Velivoli SVA monoposto della 80ª Squadriglia sul campo di Tripoli in attesa di decollare per una incursione su Zuvia nel maggio del 1922. (Luigi Bogini, op. cit.)

Quanto ai libici, Mezzetti riteneva che, in prospettiva, purché inquadrati da buoni ufficiali e bene addestrati, sarebbero stati in grado di rivaleggiare con gli eritrei. Come questi erano ottimi marciatori, ma resistevano meglio al caldo e alla sete e in combattimento era più facile tenerli alla mano, il che ne compensava in parte la minore aggressività, pur dovendosi ammettere che la perdita del comandante o del loro ufficiale incideva molto sul loro morale e sulla loro tenuta.

Tenuto conto delle diverse caratteristiche di queste tre componenti, stava alla capacità del comandante disporli in marcia e in combattimento nel modo più idoneo, in modo da compensarne i difetti ed esaltarne le qualità, senza dimenticare che nell'assegnare compiti e ruoli doveva anche evitare di ferire

le rispettive suscettibilità. Da qui la necessità nel governo delle truppe di non utilizzarle in lavori e corvée non strettamente necessari e tali da compromettere il prestigio ai loro stessi occhi e minarne l'ascendente sulle popolazioni: «In Colonia, specialmente in Colonia, il soldato o l'ascari deve sentirsi ed essere in primo luogo un eccellente soldato, un eccellente ascari, e tale deve apparire ai connazionali e agli indigeni in ogni momento della sua vita militare».[24]

Accanto alle formazioni regolari, a partire dal 1915 le truppe indigene includevano anche formazioni irregolari, costituite inizialmente soprattutto da berberi, che furono tra gli esperimenti più interessanti dell'organizzazione militare delle colonie. In questi reparti, impiegati in prevalenza a difesa dei loro territori dalle razzie dei ribelli, ma a volte utilizzati anche in operazioni a largo raggio, il soldo dell'ingaggio e la speranza di bottino erano una motivazione di solito meno forte di quella derivante dall'odio atavico fra le tribù, e soprattutto fra berberi e popolazioni arabe nomadi. La loro gestione e il loro impiego richiedevano comunque una particolare attenzione per evitare pericolose sorprese, e occorreva tener conto del fatto che si trattava di bande armate costituite all'occorrenza e attivate per un periodo di tempo limitato, con un'efficienza e un'affidabilità dipendenti in larga misura dalla personalità e dal carisma del loro capo. Graziani, che più ancora di Mezzetti ne fece largo uso nelle sue operazioni di *counterinsurgency* in Libia, aveva ben chiaro questo aspetto, come aveva ben chiaro il ruolo che le bande, composte da elementi motivati, con una buona conoscenza del territorio ed esigenze logistiche ridotte al minimo, potevano svolgere integrando l'azione delle forze regolari:

> In ogni guerra di conquista coloniale, passata e recente, gli ausiliari autoctoni hanno sempre costituito un elemento fiancheggiatore di prim'ordine, tanto che la dottrina coloniale ha potuto affermare che un'unità operante in colonia non è completa se non integrata da partigiani. […] Il segreto infatti per ottenere delle sicure formazioni irregolari sta nella scelta dei capi, che debbono essere di assoluta fiducia e di precedenti politici che ne garantiscano l'azione a fianco del governo. Molto gioverà dunque far cadere la scelta su uomini che comunque abbiano conti da saldare o siano mossi da rivalità etnica verso coloro che devono combattere.[25]

Oltre alle considerazioni suggerite dalla composizione della colonna Graziani, peraltro non diversa da quella delle altre quattro colonne che operavano nella Gefara in quello stesso periodo,[26] e dall'impiego dell'aviazione, il combattimento di Giof che aprì la via per il ritorno sul gebel tripolitano, si presta anche a qualche riflessione preliminare sull'organizzazione di marcia e sulla logistica. La marcia

[24] Ivi, p. 3.
[25] R. GRAZIANI, *Verso il Fezzan* op. cit., p. 188.
[26] F. SAINI FASANOTTI, *Libia 1922-1931. Le operazioni militari italiane*, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, 2012, p. 199-201.

di avvicinamento ai pozzi di Suani el-Kurdi, iniziata il 2 giugno muovendo da el-Uotia, era stata tormentata dal ghibli, il vento caldo del deserto che aveva portato la temperatura a sfiorare i 50° C, e le tragiche vestigia della disastrosa ritirata dei presidi di Fassato (Giado) e di Giosc, una colonna di 1400 uomini sterminata più dalla disorganizzazione e dalla sete che dal nemico tra il 6 e il 10 luglio 1915,[27] aveva ricordato a tutti quello che poteva essere il loro destino:

> La stagione era già molto avanzata e il caldo incombeva. La paurosa memoria del passato proiettava la triste sua ombra sulla via da seguire. Una colonna, costituita per intero da nazionali, partita da Giado, mal condotta, peggio equipaggiata, senza riserve idriche al seguito, pur sapendo il comandante che i pozzi che avrebbero incontrati erano quasi asciutti, premuta alle reni da pochi ribelli resi audaci da queste precarie condizioni, era stata distrutta dalla sete intorno ai pozzi di Gsur Gaddu ed el-Hamra, privi d'acqua.
>
> Scene selvagge di reciproca uccisione, suicidi e casi di pazzia, si erano svolti nella tragica giornata. Rotto ogni vincolo organico, la colonna aveva disseminato di morti la sua strada. Ma ancora, da sette anni, parte di quelle ossa rimanevano a biancheggiare al sole.[28]

Il ricordo di quella vicenda permetteva implicitamente a Graziani di motivare la preferenza accordata alle truppe indigene rispetto alle nazionali, e di ribadire l'importanza di una puntuale organizzazione di marcia, fondata sulla scelta dell'itinerario, dettata anche dalla disponibilità di adeguate fonti d'acqua, e sulla protezione della carovana dei rifornimenti, di vitale importanza non solo per l'operatività ma anche per la sopravvivenza stessa della colonna, un tema su cui sarebbe tornato in seguito più volte nel commentare le operazioni che lo avrebbero avuto come protagonista:

> Una delle maggiori difficoltà per il comandante di colonna che marcia verso un obbiettivo, è la scelta della strada, quando le carte non permettono di poterla intuire.
>
> Si va allora verso l'ignoto. Un errore nella scelta della direzione può essere esiziale. Una stretta difficile che sbarri l'accesso al posto d'acqua e che sia difesa dall'avversario in posizione favorevole può apportare la disfatta.
>
> Una colonna in movimento, specie nelle zone desertiche, rassomiglia molto ad una nave in alto mare. La sua esistenza dipende unicamente dalla propria organizzazione, che le assicura i viveri e soprattutto l'acqua, quando si sappia di non poter fare assegnamento su pozzi efficienti. Allora la difesa del convoglio costituisce, si può dire, l'obiettivo principale.

---

[27] Il presidio di Giado Fassato era costituito da un battaglione del 37° Reggimento Fanteria, forte di 840 uomini, quello di Giosc da due compagnie sotto organico del 6°, per un totale di 380 uomini. Oltre ai fanti, nelle due località vi erano anche distaccamenti di artiglieri, genieri e carabinieri che portavano la forza complessiva a circa 1400 uomini. Solo 250 superstiti arrivarono a Zuara il mattino del 10 luglio.

[28] R. GRAZIANI, *Verso il Fezzan* op. cit., p. 64.

> Un errore di apprezzamento del terreno, o di calcolo delle risorse idriche, può far sì che un formidabile strumento di guerra si frantumi in un attimo.
>
> Per queste ragioni, la buona riuscita di una operazione coloniale sta essenzialmente nella perfetta preparazione ed organizzazione dei mezzi, nonché nella felice scelta della direzione di marcia.[29]

Il paragone tra una colonna in marcia in zone desertiche e una nave in alto mare era certamente efficace e serviva allo scopo di evidenziare quell'esigenza di autosufficienza che si sarebbe imposta in misura ancora maggiore quando, dopo la riconquista del Gebel, si sarebbe trattato di affrontare le distese della Ghibla, della Sirtica e del profondo Sud tripolitano. L'autonomia logistica era funzionale al concetto stesso di colonna volante su cui doveva basarsi l'azione di controguerriglia e controllo del territorio e ne costituiva l'essenza. La protezione della carovana non doveva tuttavia condizionare l'azione della colonna, e per questa ragione la classica soluzione del quadrato marciante venne presto superata a favore di un'altra che separava lo scaglione di combattimento dallo scaglione del convoglio, assegnandogli una propria scorta e prevedendo anche l'intervento dei conducenti per l'eventuale difesa da minacce dirette.[30]

Per dare allo scaglione di combattimento la massima libertà di manovra, senza risentire della lentezza e della vulnerabilità della carovana, il comandante della colonna doveva quindi darle una scorta adeguata, tenerla al di fuori del terreno della lotta, in posizione defilata ma comunque nell'ambito della sua sfera d'azione, e affidarla a un ufficiale energico e di grande energia con il quale tenersi sempre in stretto collegamento. Il comandante della scorta, di solito di grado più elevato, doveva a sua volta essere «di provata esperienza coloniale, buon tattico, dotato d'iniziativa e fermezza». Dalla collaborazione tra questi due ufficiali dipendeva la salvezza della carovana e quindi della colonna, e dal momento che la carovana non poteva essere considerata una trincea in cui asserragliarsi, anche l'azione della scorta doveva avere carattere dinamico, e il suo comandante doveva tenerla raccolta in una posizione da cui poter intervenire contro qualunque eventuale minaccia, facendo però attenzione a non farsi attirare in combattimento e distrarre dal suo compito.

[29] Ivi, p. 165.
[30] O. MEZZETTI, *Guerra in Libia* op. cit., p. 60-62.

FORTINI E COLONNE MOBILI

Dopo aver acquisito il controllo della pianura costiera della Gefara, nell'estate del 1922 le forze italiane risalirono le pendici del Gebel Nefusa, il vasto altopiano a sud di Tripoli disteso ad arco per 190 chilometri tra il confine tunisino e le alture nei pressi di Homs, permettendovi il ritorno delle popolazioni berbere. Anche in questo caso l'iniziativa dei comandanti di colonna, primo fra tutti Graziani, fu assecondata dal governatore Volpi, e la rapidità con cui questa operazione venne attuata fu una delle ragioni che ne garantirono il successo. Dal punto di vista politico poi, l'aver dimostrato ai berberi che l'Italia manteneva fede alle sue promesse e non dimenticava chi gli si manteneva fedele, contribuì non poco al consolidamento del possesso della regione, con l'occupazione entro il novembre del 1922 di Nalut, Giado, Fassato, Garian, Jefren. In febbraio l'area sotto controllo italiano venne allargata a oriente del Gebel Nefusa, con la presa di Tarhuna il giorno 5, mentre il 26 dello stesso mese, grazie sempre all'azione convergente di più colonne appoggiate dall'aviazione, era la volta di Misurata, il maggior centro della rivolta in Tripolitania.

La riconquista del Gebel tripolitano, a premessa di un'ulteriore avanzata oltre le sue pendici meridionali nella pianura predesertica della Ghibla, può essere considerata, grazie al particolare rapporto con la popolazione, un'applicazione, più o meno voluta, della strategia della macchia d'olio seguita dal generale Lyautey in Marocco. La cosiddetta scuola francese enfatizzava il ruolo di amministratore del soldato nel quadro di una omnicomprensiva politica di pacificazione, per cui all'azione militare doveva seguire la costruzione di strade, scuole, mercati e ospedali sempre sotto la gestione dell'esercito. In un articolo intitolato "*Du rôle coloniale de l'Armée*", pubblicato nel 1900, Lyautey aveva proposto di sviluppare quest'azione con un approccio che chiamò "a macchia d'olio", fondato sull'allargamento progressivo delle zone d'influenza francese grazie alla forza d'attrazione esercitata dai loro mercati e dagli altri vantaggi della vita civile.[31]

Tutto iniziava con l'insediamento di un avamposto permanentemente presidiato in una zona di recente penetrazione a seguito di una vittoria ottenuta sul campo, di un trattato con qualche potentato locale o di informazioni affidabili sulla disponibilità della popolazione ad accettarne la presenza.[32] In via alternativa

[31] H. WHITEHOUSE, *Battle in Africa 1879-1914*, Mansfield (UK), Fieldbooks, 1987, p. 6.

[32] G. POTIRON DE BOISFLEURY (maggiore dell'esercito francese), *The Origins of Marshal Lyautey's Pacification Doctrine in Morocco from 1912 to 1925*, Fort Leavenworth, Kansas, U.S. Army Command and General Staff College, 2010-01, p. 67-69.

Un'incursione su Tarhuna nel maggio del 1922 in un'immagine scattata da un Caproni Ca.3.
(Luigi Biagini, op. cit.)

il presidio poteva anche essere stabilito a ridosso del confine tra la zona occupata e quella di interesse, ma sempre in una zona già popolata perché importante era dare agli abitanti la sensazione che questa presenza ne migliorasse le condizioni di vita, in termini non solo di sicurezza ma anche economici. Questa goccia d'olio doveva poi espandersi realizzando una penetrazione pacifica favorita dalla percezione dei vantaggi che il venirne assorbiti poteva assicurare. La costruzione di strade era da sempre un mezzo di penetrazione, come avevano insegnato i Romani, e, a seguire, l'amministrazione militare doveva sviluppare una serie di interventi infrastrutturali e mettere in atto misure economiche – come l'introduzione di nuove tecniche agricole – al fine di attirare le popolazioni locali, inizialmente spinte solo dall'interesse, per riuscire poi nel tempo a fidelizzarle.

Il passaggio dal momento dell'azione militare a quello dell'azione politico-economica era tutt'altro che semplice, e Lyautey si rendeva conto che il gestirlo richiedeva capacità particolari: «Non mi interessa quell'ufficiale che sa prendere

d'assalto un villaggio all'alba. Io cerco ufficiali che sanno anche riaprirne il mercato a mezzogiorno».[33] Il passaggio dalla goccia alla macchia d'olio si aveva quando più gocce, fatte cadere in punti diversi, allargavano la loro impronta fino a congiungersi, moltiplicando gli effetti iniziali in materia di sviluppo economico e sicurezza. In un tale contesto, i dissidenti che non rinunciavano alla lotta per allinearsi al cambiamento e goderne i benefici non avevano altra scelta che allontanarsi da un'area in cui la loro libertà di manovra era di giorno in giorno sempre più limitata. Nell'area così pacificata era poi possibile reclutare unità di autodifesa e di gendarmeria, trasferendo la maggior parte delle unità regolari in regioni ancora fuori controllo dove riproporre lo stesso schema della goccia d'olio.

Il rispetto delle usanze e dei costumi della popolazione, e la cooptazione delle élite locali nel processo, erano altrettanti capisaldi di questa strategia, il cui elemento fondante rimaneva però la disponibilità di una forza militare dall'elevato potere dissuasivo, reso evidente da una chiara dimostrazione dell'intenzione di usarla quando e dove fosse necessario. In effetti, nonostante la volontà dichiarata di arrivare a un livello di collaborazione con i locali tale da creare le premesse per l'autogoverno, l'azione di Lyautey in Marocco tra il 1903 e il 1905 fu ancora in larga parte di tipo militare e ispirata nel suo svolgersi dai concetti di audacia, aggressività e mobilità che erano stati introdotti da Bugeaud più di sessant'anni prima.

Quando, nel 1840, Bugeaud era arrivato in Algeria quale governatore generale, il grosso delle forze francesi era vincolato al presidio di posizioni fortificate ed era costantemente punzecchiato dagli arabi che assalivano le colonne di rifornimenti.[34] I tentativi di lanciare attacchi di rappresaglia fallivano per mancanza di obiettivi, e pesanti colonne di migliaia di uomini con carriaggi e artiglierie arrancavano faticosamente in un territorio arido e ostile alla ricerca di un nemico inafferrabile, che nel sottrarsi al contatto eliminava spietatamente i ritardatari e sapeva cogliere la più piccola occasione per attaccare all'improvviso la retroguardia e i fianchi. Bugeaud ordinò ai suoi ufficiali di dimenticare il tipo di combattimento a cui erano addestrati. I principi da osservare erano quattro, mobilità, morale, leadership e potenza di fuoco, e lo schema da seguire era quello delle colonne volanti, costituite da tre o quattro battaglioni di fanteria, uno o due squadroni di cavalleria e una sezione di artiglieria someggiata, in tutto non più di 2000 o 2500 uomini, in grado di convergere rapidamente là dove le pattuglie

[33] http://www.lyautey.mosaiqueinformatique.fr/content/blogsection/1/57/, Association Nationale Maréchal Lyautey (*N'importe quel officier sait s'emparer d'un village à l'aube. Moi, je cherche des officiers qui sachent en plus rouvrir le marché à midi.*)

[34] D. PORCH, *Wars of Empire* op. cit., p. 68 e 83.

esploranti e gli informatori avessero localizzato formazioni armate ostili. Questa mobilità aveva come premessa un migliore supporto sanitario, una rivisitazione dell'equipaggiamento individuale, alleggerito sostituendo lo zaino con un capace tascapane, e l'uso dei muli per portare il poco che era necessario, in quanto le colonne volanti dovevano vivere sul territorio. Nessun ingombrante treno di carriaggi e di artiglieria, nessuna scorta di foraggio, e gli unici cannoni al seguito sarebbero stati i due pezzi di piccolo calibro della sezione someggiata. In questo modo Bugeaud, solito ripetere che "in Africa ci si difende muovendosi", riuscì a strappare l'iniziativa all'avversario, a tenerlo sotto pressione e a spingersi con le sue forze in zone in precedenza mai battute.

Depurato per quanto possibile degli aspetti più brutali, come il ricorso sistematico alla razzia o le famigerate *fumade*, i roghi accesi all'ingresso delle grotte naturali per stanare i ribelli che vi cercavano rifugio con le famiglie, il metodo Bugeaud avrebbe fatto scuola per le operazioni di *empire policing* in virtù della grande libertà di manovra che garantiva. Come avrebbe sottolineato Calwell nel suo classico testo sulle "piccole guerre", apparso in due edizioni a cavallo del '900 ma non privo di una qualche attualità, un esercito non vincolato a linee di comunicazione e non condizionato dal problema dei rifornimenti aveva il grande vantaggio di potersi muovere liberamente in tutte le direzioni, e l'avversario poteva tentare di impedirglielo solo affrontandolo in battaglia: «Questa è la ragione per cui il sistema delle colonne volanti, reparti di truppa auto-contenuti che percorrono in ogni verso il teatro di guerra, è così largamente adottato».[35] La mobilità era condizione essenziale, in quanto i guerriglieri erano soliti colpire all'improvviso per poi disperdersi ed era quindi necessario riuscire ad agganciarli in combattimento prima che vi riuscissero, ma la ricerca della massima mobilità non doveva andare a scapito della sicurezza e a tal fine le colonne, per quanto leggere, dovevano essere di forza adeguata alla consistenza delle formazioni che potevano incontrare. [36]

Il metodo delle colonne volanti, in grado di dare sicurezza a un territorio con il loro movimento e di convergere all'occorrenza su eventuali centri di resistenza, richiedeva predisposizioni organizzative e soprattutto un atteggiamento mentale che nel 1923 non erano ancora patrimonio comune degli ufficiali del Regio Esercito impegnati in Libia. Se l'organizzazione territoriale messa in atto sul Gebel Nefusa appoggiandosi all'elemento berbero poteva in qualche modo richiamare l'idea della goccia d'olio a premessa di una futura espansione, la sua sistemazione difensiva era ancora basata su una rete di presidi con un approccio di tipo statico

[35] C. E. CALWELL, *Small Wars. Their principles and practice*, University of Nebraska Press, 1996, p. 118.
[36] Ivi, p. 136.

o al più reattivo al problema della difesa. È lo stesso Graziani a confermarlo nel commentare negativamente il modo con cui si era reagito al ritorno offensivo dei ribelli dell'estate del 1923, contenuto con metodi ancora tradizionali, fondati sulla capacità di resistenza dei punti fortificati e sull'intervento di colonne di soccorso organizzate attingendo ai presidi principali:

> La dislocazione delle nostre forze non era allora esattamente informata alla messa in potenza di gruppi mobili, in determinati punti salienti dell'occupazione, ma trovavasi frazionata nei varii presidi. Né s'era entrati ancora esattamente nel concetto che il territorio si tiene col movimento fra un punto e l'altro di appoggio, e non col limitarsi a rimanere inattivi, passivamente aspettando che l'avversario prenda l'iniziativa. Perché in Africa, allorché si occupa un punto, non si occupa che quel punto, e sarà sempre possibile a una formazione ribelle leggera ed ardita, passarvi più o meno d'accanto.[37]

A ricacciare la minaccia degli insorti e a consolidare l'occupazione del Gebel Nefusa attirando nell'orbita italiana anche le tribù arabe dei Riaina, degli Aulad bu Sef e dei Misciascia – questi ultimi nomadi della Ghibla – contribuirono, subito dopo, una serie di operazioni condotte da colonne di fanteria, cavalleria e artiglieria, ancora una volta di reparti eritrei e libici, tra le quali spicca l'azione della colonna Mezzetti che, partita da Garian il 9 settembre, sbloccò in successione Tarhuna, Cussabat, Sliten e Misurata, dove sarebbe entrata il 22 settembre dopo aver coperto oltre trecento chilometri sempre combattendo. Il 13 ottobre ancora Mezzetti avrebbe allontanato una volta per tutte la minaccia da Misurata sconfiggendo a Bir Carrarim le tre mehalle agli ordini di Ibrahim Sceteui, forti di 1700 armati a piedi e 200 a cavallo, con due cannoni e quattro mitragliatrici.[38] Anche in questa occasione le forze di Mezzetti rispettavano l'ormai classica combinazione delle tre armi ed erano costituite quasi esclusivamente da truppe coloniali, con tre battaglioni eritrei, VIII, XVII, XX, due squadroni, 2° e 3°, di savari – specialità libica della cavalleria – e due mezze batterie, una nazionale e una libica. A Bir Carrarim ebbe un ruolo importante anche l'aviazione, che con gli SVA e i Caproni dislocati a Misurata orientò l'azione delle truppe con una costante attività di ricognizione e intervenne direttamente nell'azione con bombe e mitragliatrici, sostenendo l'assalto decisivo degli eritrei del XVII contro il centro dello schieramento avversario e trasformandone in rotta la ritirata.[39]

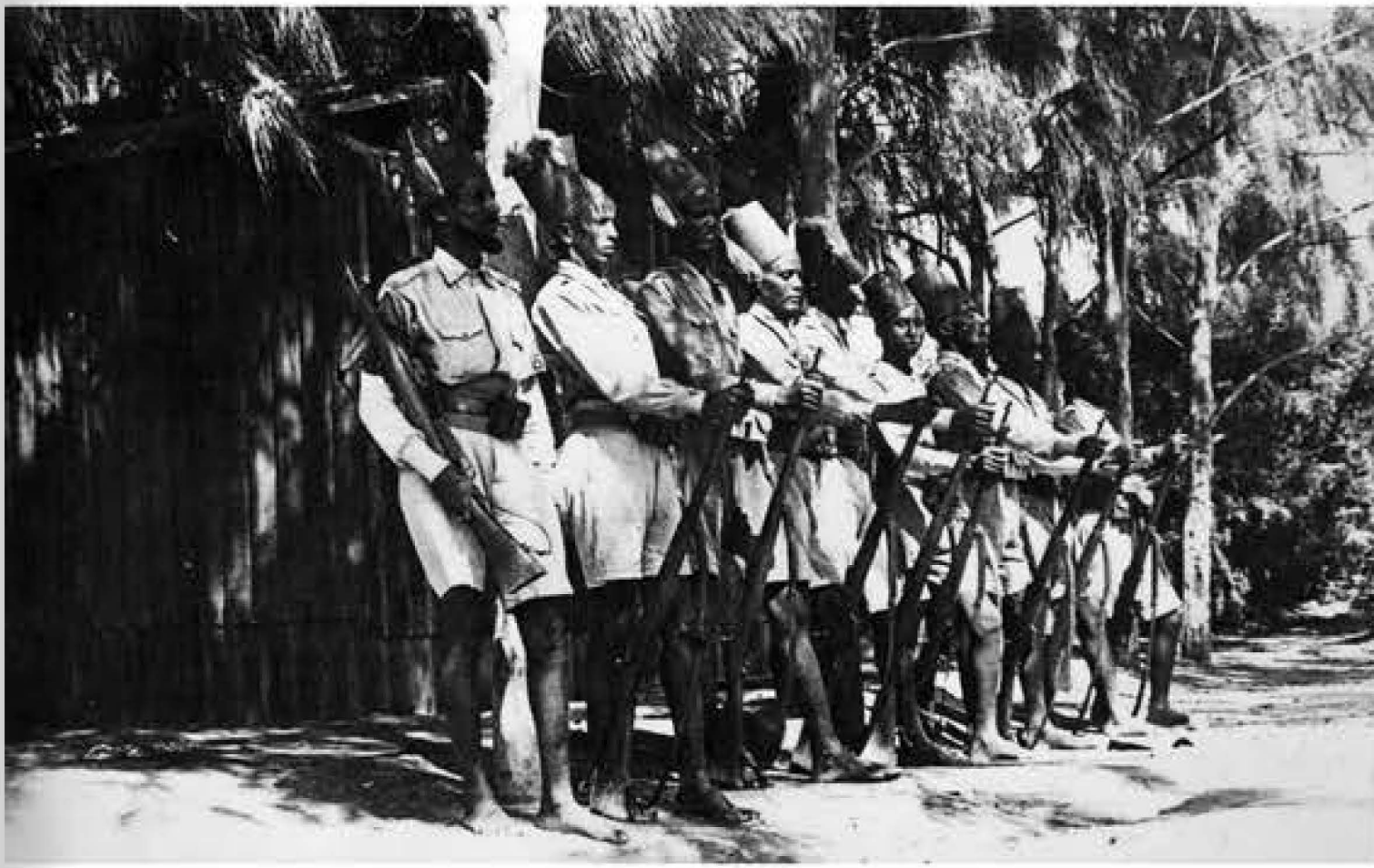
Il ricorso alle colonne mobili, ed era questa una delle conferme venute dal ciclo operativo del 1923, non escludeva l'allestimento di punti fortificati, a

---

[37] R. GRAZIANI, *Verso il Fezzan* op. cit., p. 140.

[38] O. MEZZETTI, *Guerra in Libia* op. cit., p. 92-97.

[39] A Misurata Marina era dislocata una sezione dell'89ª Squadriglia SVA, alla quale nell'occasione si era aggiunta una sezione della 12ª Squadriglia Caproni. Per un approfondimento sul contributo dell'aviazione a questo ciclo operativo, si veda F. PEDRIALI, *L'aeronautica italiana* op.cit., p. 165-168.



Picchetto di ascari eritrei. I reparti eritrei ebbero un ruolo di primo piano nelle operazioni in Libia. (AUSSMA)

patto che questi facessero parte di una organizzazione del territorio studiata per aumentare la dinamica delle operazioni. Come dimostrava anche l'esperienza francese, i fortini dovevano essere concepiti come perni di manovra sui quali appoggiare l'azione delle colonne, che per essere efficaci dovevano essere alleggerite di tutto quanto non fosse indispensabile per il combattimento. Le operazioni nella Sirtica e nell'area di Misurata avrebbero permesso a Mezzetti di sviluppare proprio questo concetto nel suo già citato libro di memorie, che per molti versi costituisce un vero e proprio manuale per la controinsurrezione in regioni desertiche e predesertiche. Partendo dal presupposto che soprattutto nelle colonie le operazioni dovevano avere carattere spiccatamente offensivo, e che il limitarsi alla difensiva era pericolosissimo, il controllo del territorio doveva essere ottenuto attraverso l'azione di colonne mobili. Una colonna non poteva però dirsi davvero mobile se la si appesantiva con il convoglio dei rifornimenti, ma per farne a meno le colonne dovevano potersi muovere su un territorio logisticamente organizzato, la cui organizzazione doveva procedere di pari passo con la conquista. In questo contesto rientravano il tracciamento di piste idonee

anche per gli automezzi, lo scavo e il mantenimento in efficienza di pozzi, la realizzazione di cisterne e soprattutto la costruzione di fortini con la funzione «di garantire alle colonne il possesso dell'acqua, di concedere loro un maggior riposo sotto la protezione dell'opera, di potersi alleggerire dei feriti e degli ammalati, di potersi rifornire di viveri e munizioni»[40]. Questi fortini, intesi quindi non come semplici punti fortificati ma come veri e propri caposaldi logistici, dovevano essere facili da costruire, utilizzando per quanto possibile materiali disponibili sul posto, e dovevano essere di basso costo perché costruiti per soddisfare una specifica esigenza in una particolare situazione che con il tempo poteva cambiare, richiedendo di spostarli o eliminarli senza preoccupazioni di carattere finanziario. Opportunamente posizionati, presidiati da una trentina di uomini armati con mitragliatrici e pezzi di piccolo calibro, protetti da una fascia di reticolato, potevano coprire una vasta area permettendo di dare all'azione delle colonne mobili un'elevata dinamicità e garantire al contempo la massima sicurezza alla guarnigione. Al riguardo Mezzetti osservava che «un reticolato ben costrutto, ben fiancheggiato da mitragliatrici, ben battuto da bombe a mano e fucileria» era assolutamente inviolabile con i mezzi a disposizione degli insorti.[41] Occorreva però che il perimetro non fosse troppo ampio altrimenti sarebbe stato impossibile presidiarlo con forze adeguate, e il reticolato non sorvegliato e non battuto non avrebbe impedito eventuali infiltrazioni.

Secondo questi criteri, nel giro di pochi anni in Tripolitania fu allestita una rete di presidi che nel 1926 era articolata in tre zone, la Gefara, il Sud tripolitano e la regione orientale, divise a loro volta in settori con truppe sufficienti per il controllo del territorio in condizioni normali e anche per approntare nell'emergenza robusti gruppi mobili. Le basi sulla costa, munite di opere fortificate a carattere permanente o protette da fortificazioni campali sul modello del "campo trincerato", erano un lascito dei primi tempi della riconquista e assolvevano ormai soprattutto funzioni logistiche e di presidio, pur essendo all'occorrenza in grado di contenere attacchi in forze ma, man mano che ci si addentrava all'interno, l'organizzazione del territorio assumeva le caratteristiche delineate da Mezzetti, con una rete di punti d'appoggio distanti tra loro non più di un paio di giornate di marcia, impiantati in corrispondenza di punti d'acqua e costruiti secondo uno schema che vedeva un nucleo di fabbricati per gli alloggi, i magazzini e la vitale stazione radiotelegrafica protetti da un muro di cinta con feritoie per i fucili e postazioni per mitragliatrici e pezzi di piccolo calibro con tutt'intorno una fascia di reticolato.[42] Erano fortini che avevano una funzione

[40] O. MEZZETTI, *Guerra in Libia* op. cit., p. 123.

[41] Ivi, p. 132.

[42] *Organizzazione difensiva delle Colonie*, n. 410 RR del 1° maggio 1926, AUSSME, rep. L-8, b. 188, fasc. 3, citato in F. SAINI FASANOTTI, *Libia 1922-1931* op. cit., p. 90.

tattico-logistica e non di attrazione nei confronti delle popolazioni, secondo la scuola francese che ne faceva dei punti d'ancoraggio per la strategia della "macchia d'olio".[43] In Libia, tuttavia, questa funzione spettava ai centri abitati, ai quali la sicurezza era garantita dalle strutture permanenti, sedi di guarnigione, realizzati nelle loro immediate vicinanze per facilitare il controllo degli accessi alla località e non trovarsi "soffocati" all'interno degli abitati, dove era più facile il contatto con la popolazione ma più difficile riuscire a intervenire contro minacce provenienti dall'esterno. Una sistemazione analoga era stata realizzata in Cirenaica, dove peraltro la diversa natura dell'avversario, meglio organizzato e più coeso e motivato che in Tripolitania grazie all'azione unificante della Senussia, aveva determinato il moltiplicarsi delle fortificazioni permanenti a protezione degli abitati a scapito della realizzazione di punti d'appoggio funzionali all'azione dei gruppi mobili, e quindi dell'efficacia delle operazioni di controinsurrezione.

L'organizzazione del territorio e l'allestimento di colonne mobili erano le premesse indispensabili per poter ingaggiare un avversario che conosceva perfettamente il territorio e operava secondo le classiche tecniche della guerriglia, entrando in combattimento solo in condizioni favorevoli. I successi ottenuti nel 1915 e l'atteggiamento passivo mantenuto in seguito dalle forze italiane fino all'inizio delle operazioni di riconquista, lo avevano però reso baldanzoso e troppo propenso ad accettare lo scontro in campo aperto. Anche il processo di apprendimento, e il conseguente adeguamento dello strumento militare con cui doveva ora confrontarsi, era stato ignorato, o comunque non apprezzato in tutta la sua portata, con le inevitabili conseguenze. Gli ufficiali alla testa delle colonne, che durante i sempre più incalzanti cicli operativi percorrevano incessantemente le regioni settentrionali della Tripolitania, combinavano l'esperienza maturata sui fronti della Grande Guerra con quella acquisita durante precedenti campagne africane, e avevano ben poco del "coloniale insabbiato" descritto da Caccia Dominioni. Tutto questo li aveva portati a elaborare soluzioni tattiche che tenevano conto delle capacità e delle qualità degli insorti per ottimizzare il tipo di risposta. Una sintesi esauriente ed efficace della tattica utilizzata in questa fase delle operazioni sulla Quarta Sponda è senz'altro quella proposta da Graziani, ma gli stessi concetti si ritrovano negli scritti di altri protagonisti di quelle vicende. Il dispositivo doveva essere articolato su più colonne che, manovrando per linee esterne e muovendo da punti diversi e lontani, convergevano sull'obiettivo da più direzioni disorientando l'avversario, obbligandolo a dividersi e togliendogli l'iniziativa. Una volta stabilito il contatto, l'avvicinamento doveva avvenire su un fronte il più possibile ampio, per massimizzare le possibilità di manovra e non lasciare spazio alla tradizionale tattica avvolgente degli arabi. Lo scopo ultimo

[43] G. POTIRON DE BOISFLEURY, *The Origins of Marshal Lyautey's* op. cit..

non era la conquista di una località ma la distruzione delle formazioni armate ribelli, da cui l'indicazione di agire all'insegna dell'aggressività e della velocità, sulla base alcuni semplici principi:

> a) Non far mai conto del numero, anche se soverchiante, del nemico: la vittoria può essere sempre raggiunta dalla furia travolgente dell'attacco e dalla incrollabile fiducia nel successo.
>
> b) Unici obiettivi di ogni operazione siano le mehalle ribelli. Cercarle ovunque, con l'ostinazione del segugio che insegue la preda, e piombare su di esse nelle loro posizioni di attesa o di agguato, per impegnarle a fondo, in modo che non possano trovare scampo. Non concedere loro un solo attimo di tregua fino al momento della disfatta; subito dopo inseguire le orde in fuga, per completarne l'annientamento morale e materiale.
>
> c) Nella marcia verso l'obiettivo, avere costantemente in animo di raggiungerlo nel minor tempo e per la via che è stata prefissa, senza curarsi degli sterili tentativi di aggiramento effettuati dall'avversario, che non potranno che fallire dinanzi alla fulminea celerità dei nostri contrattacchi.[44]

Meharisti di un gruppo sahariano si preparano a muovere. (AUSSMA)

[44] R. GRAZIANI, *Verso il Fezzan*, Bengasi, Editori Fratelli Pavone, 1934, p. 47-48.

Agli insorti venivano riconosciute come doti precipue la frugalità, che si traduceva in un fabbisogno logistico ridotto all'essenziale, la grande rapidità negli spostamenti, la capacità di fronteggiare e impegnare, con formazioni allargate e diradate forze anche molto superiori, nonché un innato istinto guerriero che li portava a sfuggire agli attacchi per cercare con ampi movimenti aggiranti di colpire i reparti isolati o mal collegati. Non erano quindi un avversario da sottovalutare, come Graziani afferma a chiare lettere, per poi riassumere in poche parole le caratteristiche del loro modo di combattere e indicare di conseguenza le misure da adottare:

> In conclusione: gli Arabi, per le loro innate, eccellenti qualità belliche; per la facilità con la quale sanno portare il loro attacco in ogni direzione; per il fatto che essi non considerano mai il terreno come appiglio tattico agli effetti delle azioni da svolgere e non si curano di mantenere, sia pure temporaneamente il possesso locale, danno alla loro guerra un carattere di estrema mobilità. Ma ogni qual volta ciò viene loro impedito, o da una nostra decisa contromanovra, o dalla necessità di fronteggiare una nostra avanzata che li obblighi ad adottare sistemi di lotta pressoché identici ai nostri, rimangono disorientati prima, e sono facilmente battuti poi, non potendo disporre dei potenti mezzi tecnici e sussidiari che sono invece a nostra disposizione.[45]

Si trattava in ultima analisi di disorientare l'avversario e fissarlo al terreno, una conclusione su cui Boyd sarebbe stato certo d'accordo, e di sfruttare la superiorità tecnologica sia nella fase di ricerca e presa di contatto, sia nel combattimento. La tecnologia non era di per sé garanzia di vittoria, ma permetteva una maggiore efficienza a livello tattico e operativo, e dava la possibilità di sviluppare strategie di attrito che si traducevano nel poter mantenere alta la pressione nel tempo.

[45] Ivi, p. 49.

Air Control ed Empire Policing

Tra il novembre e il dicembre del 1923, l'azione congiunta delle colonne mobili organizzate dal comando della Zona del Gebel (generale di brigata Graziani) e dal comando della Zona Orientale (colonnello Mezzetti) portò ad acquisire il controllo della regione degli Orfella al termine di una serie di manovre e di scontri culminata il 28 dicembre con l'occupazione dell'importante località di Beni Ulid. In questo ciclo operativo trovò conferma il valore del contributo dell'aviazione, dal 28 marzo non più Arma dell'Esercito ma Regia Aeronautica, utilizzata da entrambi i comandanti per mantenere il collegamento tra le colonne, integrando le comunicazioni via radio, per individuare le formazioni ribelli e per il lancio di manifestini che preannunciavano l'arrivo delle truppe e invitavano alla resa. Nell'occasione venne invece limitato all'essenziale l'impiego dei velivoli per attaccare gli accampamenti e le formazioni dei ribelli, e questo su esplicita indicazione dei comandi, intenzionati a facilitare un rapido ritorno alla normalità con un atteggiamento per quanto possibile conciliante verso la popolazione

> […] per non gettare il terrore nelle popolazioni, tutte le truppe ebbero l'ordine tassativo di non commettere atti di violenza o di rappresaglia se non costrettivi. Così pure all'aviazione fu tassativamente prescritto di non bombardare il territorio di Orfella se non dietro richiesta dei comandanti a mezzo dell'esposizione dell'apposito segnale «intervenite nel combattimento».[46]

L'eventualità di un concorso diretto del mezzo aereo nel combattimento non era comunque in cima alla lista delle priorità. Le formazioni diradate proprie del modo di combattere dei ribelli limitavano l'efficacia delle azioni di bombardamento e mitragliamento, e la distanza ravvicinata a cui si concludeva il combattimento faceva nascere la possibilità di pericolosi equivoci. L'intervento dei velivoli era invece molto utile durante la marcia, per guidare le colonne dirette su uno stesso obiettivo ed evitare insidie e sorprese, all'inizio e nelle prime fasi dello scontro, per identificare lo schieramento dell'avversario e segnalare le località dove erano ammassate le sue riserve, dopo il combattimento, per incalzarne la ritirata e precisarne le direttrici di fuga. Anche nel trasporto d'urgenza di rifornimenti essenziali e nello sgombero dei feriti più gravi il mezzo aereo era ormai considerato un ausilio irrinunciabile, mentre per quanto riguardava l'esplorazione lontana si riteneva di doverne fare un uso mirato e ragionato, perché il sorvolo insistito di una località o di un accampamento poteva compromettere il fattore sorpresa: «L'aeroplano pone in allarme e sgomenta il

[46] Ivi, p. 162.

nemico e può indurlo a fuggire mentre noi dobbiamo sostenere sovente duri sforzi per giungere a fissarlo sul terreno e batterlo in modo da distruggerne praticamente l'organizzazione».[47]

Il limitare l'attività di ricognizione aerea fu quindi un espediente adottato in larga misura in tutti i cicli operativi che si sarebbero succeduti in Tripolitania fino al 1928, mentre di contro i velivoli furono spesso utilizzati per preparare l'azione delle colonne esercitando un'azione di guerra psicologica che non si limitava al lancio di manifestini e poteva assumere carattere fortemente intimidatorio, sfruttando lo sgomento e il terrore causati dagli attacchi aerei.

Nel febbraio del 1924, con l'occupazione dell'oasi di Gadames, a più di cinquecento chilometri dalla costa, venne chiuso il confine con la Tunisia, interrompendo la principale via di alimentazione degli insorti e dando un duro colpo alla ribellione. In giugno venne occupata Mizda, nella regione pianeggiante della Ghibla, a sud del Gebel, ampliando l'area sotto controllo italiano fino ai margini del deserto, e nel mese di novembre fu la volta di Sirte, eliminando l'ultimo focolaio di rivolta nel Nord della Tripolitania. Il sistema delle colonne mobili appoggiate a un'organizzazione tattico-logistica del territorio e sostenute dall'alto dalla Regia Aeronautica si stava rivelando sempre più efficace nonostante le dimensioni limitate dello strumento. La componente aerea, per esempio, non fu mai superiore a un paio di decine di velivoli, e la consistenza delle colonne non superava di solito i 2000 uomini, ma quello che era cambiato era l'atteggiamento mentale, con un processo favorito da una crescente competenza ambientale: come ha scritto Saini Fasanotti, «un nuovo modello di strategia coloniale era nato».[48]

L'utilizzo dei velivoli per tenere sotto pressione le tribù ribelli, non solo fornendo ai comandi informazioni in tempo reale sulla situazione ma anche impiegando la loro potenza di fuoco contro bersagli di ogni tipo, senza troppi scrupoli di natura umanitaria, era comune nelle campagne coloniali di quegli anni. Il mezzo aereo forniva la soluzione più rapida e immediata per colpire sia i "denti" che la "coda" degli insorti, il che significa che potevano essere attaccati non soltanto i gruppi di armati, ma anche il loro "treno logistico" costituito da pastori e contadini, spesso anziani, donne e ragazzi, come pure i campi coltivati, le greggi di pecore, le mandrie di cammelli, con l'obiettivo di privare i ribelli di qualunque forma di supporto e sconvolgerne il sistema di vita. In una conferenza tenuta nell'estate del 1922, con riferimento all'esperienza maturata in Tripolitania in quello stesso anno, il maggiore Luigi Biagini sottolineava l'efficacia di queste

[47] O. MEZZETTI, *Guerra in Libia* op. cit., p. 46-47.
[48] F. SAINI FASANOTTI, *Libia 1922-1931* op. cit., p. 216.

operazioni tanto sul piano politico quanto su quello militare:

> Un'azione prolungata contro gli accampamenti, gli abitati, gli armenti, i pozzi, i raccolti di orzo maturo, può mettere alla disperazione e quindi obbligare alla resa a discrezione intere cabille [sic]. Qualora non siano in corso operazioni militari, questa azione può da sola bastare, se fatta con mezzi proporzionali allo scopo, a risolvere favorevolmente una data situazione politica.[49]

L'intimidire le popolazioni rientrava a pieno titolo in questo schema, e con questo dichiarato intento il 12 maggio 1924 due Caproni Ca.3 della 12ª Squadriglia, oltre agli usuali spezzoni da 12 chilogrammi, lanciarono due bombe a gas sulla lontana oasi di el-Gheriat esc Scerghia, a sud di Beni Ulid, e su greggi e cammelli nella stessa zona, più come monito per le irrequiete tribù della regione che per ottenere risultati immediati. La quantità di aggressivo chimico che poteva essere sparsa in questo modo era infatti limitata e le condizioni climatiche e ambientali non erano le più favorevoli all'impiego di un tale tipo di armamento.[50]

Il mezzo aereo introduceva una forte asimmetria nel confronto, il cui significato doveva però essere ben compreso per poter essere sfruttato, definendo un contesto teorico-dottrinale in cui inquadrarlo e sviluppando le soluzioni operative più opportune. Resta il fatto che se agli albori del XVI secolo l'affermazione del galeone aveva proiettato gli europei oltre gli oceani, dando il via alla stagione delle grandi scoperte geografiche e alla costruzione dei primi imperi coloniali, se nel XIX secolo, l'effetto combinato del chinino, del battello a vapore, delle armi a tiro rapido, della ferrovia e del telegrafo aveva aperto la via verso l'interno dell'Africa e permesso di consolidare il controllo dell'Asia, affermando la superiorità dell'Occidente a costi minimi[51], nel XX secolo lo sviluppo dell'aeronautica ampliava ulteriormente il raggio d'azione e la capacità di penetrazione.

---

[49] Commissariato di Aeronautica, Direzione Generale di Aeronautica Militare, *Aviazione Coloniale*, Traccia riassuntiva di conferenza compilata dal maggiore Luigi Biagini del 1° Stormo Aeroplani, Tipografia Camera dei Deputati, 1923.

[50] Già nel 1919 l'impiego di un consistente quantitativo di proietti d'artiglieria caricati con fosgene disponibili a Tripoli era stato escluso sulla base di considerazioni di natura tecnico-operativa. Il terreno, per lo più pianeggiante e privo di vegetazione, favoriva infatti il rapido disperdersi dei gas sotto l'azione del vento e per effetto delle alte temperature. I gas vescicanti, come l'iprite, potevano forse avere una maggiore validità, in quanto più persistenti, ma esperimenti successivi ne avrebbero confermato la limitata efficacia nelle particolari condizioni ambientali della colonia. (Diario Storico-Militare Comando Artiglieria Tripolitania, 1919, AUSSME, Rep. L-8, f. 43).

[51] D. R. HEADRICK, *Al servizio dell'impero. Tecnologia e imperialismo nell'Ottocento*, Bologna, Il Mulino, 1984. Secondo le tesi esposte in maniera convincente da Headrick, il battello a vapore e il chinino furono fondamentali nella fase della penetrazione, le armi a tiro rapido, fucili a ripetizione e mitragliatrici, nella fase della conquista, ancora la navigazione a vapore, il telegrafo, con i cavi sottomarini, e la ferrovia, nella fase del consolidamento.

Un bombardiere Caproni Ca.73 sorvola a bassa quota una colonna motorizzata durante le operazioni del 1929 sul 29° parallelo. (Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

A teorizzare e praticare l'esercizio del potere aereo in un contesto di controinsurrezione fu innanzitutto la Royal Air Force, elaborando quella teoria dell'Air Control che, depurata di aspetti oggi inaccettabili, è tuttora oggetto di interesse sulla scia degli eventi che si sono verificati nei primi decenni del XXI secolo in Medio Oriente e in Africa Settentrionale. Nel clima di smobilitazione e di contenimento della spesa dei primi anni Venti, la RAF, costituita come forza armata indipendente il 1° aprile 1918 con l'obiettivo di disporre di uno strumento idoneo a colpire il territorio avversario e le sue strutture industriali, lottava per l'esistenza. Con la fine della guerra, e con l'aspettativa di un lungo periodo di pace, questa esigenza era venuta meno, e negli ambienti dell'esercito e della marina affiorava l'idea che la neonata forza aerea potesse essere riassorbita nella struttura delle altre due forze armate. Nel 1919 la decisione del primo ministro David Lloyd George di fondere il Ministero della Guerra e il Ministero dell'Aria sembrava andare in quella direzione, ma per fortuna della RAF a capo di questa struttura venne insediato Winston Churchill. Nonostante il suo passato

"navale" quale Primo Lord dell'Ammiragliato, Churchill aveva un forte interesse per l'aeronautica ed era in buoni rapporti con il nuovo Capo di Stato Maggiore della RAF, Hugh Trenchard, tornato al vertice della forza armata dopo la breve parentesi del generale Frederick Sykes, che ne aveva preso il posto nell'aprile del 1918.

Trenchard, che aveva servito con Churchill in India, fu pronto a cogliere l'opportunità offerta da quanto stava accadendo in un remoto angolo dell'impero, il Somaliland, suggerendogli di affidare alla RAF il compito di risolvere una situazione apparentemente senza via d'uscita.[52] Mohammed bin Abdullah Hassan, un capo tribale e religioso più conosciuto come il "Mullah Pazzo", aveva causato disordini in quella parte della Somalia per quasi trenta anni nonostante i ripetuti tentativi britannici e italiani di stroncarne l'attività, ma nel gennaio del 1920 l'intervento di 8 biposto DH.9 da ricognizione e bombardamento leggero ne disperse le forze con una breve campagna aerea, ponendo fine alla rivolta in modo tanto rapido quanto inatteso. Le operazioni, iniziate con un attacco aereo sulla "capitale" di Hassan il 21 gennaio, si conclusero infatti il 18 febbraio con la sua fuga in Etiopia. Anche l'impatto economico fu molto inferiore alle previsioni, dal momento che l'onere associato all'intervento venne calcolato in 77.000 sterline, a fronte dei sei milioni preventivati per l'impiego di due divisioni come originariamente pianificato. Il successo era stato certo favorito dalla recente decisione del "Mullah Pazzo" di concentrare le sue forze in villaggi fortificati, e un'attenta analisi degli avvenimenti rivela che l'effetto degli attacchi aerei iniziali fu poi sfruttato dai reparti dell'esercito pronti a convergere nella zona e disperdere definitivamente i ribelli, ma la dimostrazione dell'efficacia del potere aereo in un tale contesto non poteva essere ignorata e rafforzò lo status della RAF.[53]

La breve campagna del Somaliland non passò inosservata neppure in Italia, dove il maggiore Biagini la richiamò espressamente nella sua già citata conferenza del 1922, additandola come esempio di operazione di rapido e totale successo, e sottolineando come l'impiego dell'aviazione in colonia venisse concepito, soprattutto dai britannici, «non solo in concorso con le truppe, bensi come mezzo capace di iniziare, svolgere e assolvere operazioni, ottenendo da solo risultati positivi nel campo politico-militare».

---

[52] P. S. MEILINGER, *Trenchard, Slessor, and Royal Air Force Doctrine before World War II in The Paths of Heaven. The Evolution of Air Power Theories*, Alabama, Air University Press, Maxwell Air Force Base, 1993, p. 41-78.

[53] A. ROE, *Air Power in British Somaliland, 1920: the arrival of Gordon's bird-men, independent operations and unhearthly retributions*, in «Air Power Review», Vol. 21, No 1, Spring 2018, p. 74-93. Il distaccamento "Z" della RAF, inviato a Berbera con rigorose misure di sicurezza per massimizzare l'effetto sorpresa, era agli ordini del Group Captain Robert Gordon.

Quell'esperienza, nel trovare una missione che giustificasse l'esistenza della RAF quale forza armata indipendente, aveva fatto comprendere che il potere aereo, con la sua intrinseca capacità di combinare raggio d'azione e rapidità di intervento, poteva portare a una rivoluzione nelle operazioni di "polizia coloniale".[54] Diventava infatti possibile intervenire con decisione e senza preavviso, nonché a un costo contenuto, anche nelle zone più remote e inospitali, che in precedenza potevano essere raggiunte solo muovendo lentamente sul terreno con un enorme sforzo logistico e organizzativo e superando ostacoli di ogni sorta. Riconoscere i vantaggi del potere aereo ai fini della difesa e del controllo dell'impero non implicava però, se non per i suoi più accesi sostenitori, che le operazioni di terra fossero diventate inutili e dovessero essere relegate tra i ricordi del passato, quanto piuttosto che in alcune circostanze il suo esercizio forniva il modo per utilizzare con immediatezza la forza contro quegli oppositori pronti a sfidare l'autorità del governo britannico confidando sull'impunità garantita dalle condizioni ambientali o anche soltanto dai costi di un intervento militare convenzionale.

Sulla base di considerazioni come queste, Trenchard propose che fosse affidato alla RAF il compito di mantenere il controllo dell'Iraq, già provincia dell'Impero Ottomano, dove nel 1920 più di 60.000 uomini erano stati duramente impegnati da forze arabe e curde molto meglio equipaggiate dei seguaci del "Mullah Pazzo". Per domare la rivolta e pacificare almeno all'apparenza quei territori era stato necessario l'invio di altri 30.000 soldati britannici e indiani, ma l'Iraq aveva finito per assorbire tante e tali risorse che il governo di Londra fu ben lieto di accettare l'offerta. Il piano cominciò a essere posto in atto nell'ottobre del 1922, quando il vicemaresciallo dell'aria John Salmond si accinse a mantenere l'ordine in Iraq, con la totale responsabilità per la pacificazione della regione, avendo ai suoi ordini 8 *squadron* da caccia, da bombardamento e da trasporto,[55] 4 compagnie di autoblindo Rolls Royce della Royal Air Force, una brigata di fanteria dell'esercito indiano su 4 battaglioni e un contingente locale che, destinato a essere il nucleo fondante del nuovo esercito irakeno, ammontava a 5000 uomini. Per il governo di Londra ciò che soprattutto contava era la possibilità di annunciare ai suoi elettori una consistente riduzione delle spese, il che era tanto più vero in quanto

[54] S. RITCHIE, *The RAF, Small Wars and Insurgencies in the Middle East, 1919-1939*, Royal Air Force Air Historical Branch, 2011, p. 5-7.

[55] Di base a Hinaidi, nei pressi di Baghdad, erano gli *squadron* N.45 e N.70, equipaggiati con bimotori da trasporto Vickers Vernon che, derivati dal bombardiere Vickers Vimy, potevano essere facilmente riconvertiti al ruolo originale, N.8 e N.30, montati su bombardieri monomotori DH9a, e N.1, su caccia monoposto Sopwith Snipe, mentre a Shaibah, nelle vicinanze di Bassora, era il N.84, su DH9a, come il N.55 dislocato a Mosul, e a Kirkuk si trovavano i Bristol Fighter del N.6 (R. CROSS, *The Bombers*, New York, Macmillan Publishing Co., 1987, p. 67-69).

la brigata gravava sul bilancio dell'India e i reparti iracheni erano pagati dal governo di Baghdad, ma il fatto che questa peculiare combinazione di forze riuscisse a tenere a freno le bellicose popolazioni locali fu indubbiamente un successo e valse a garantire la sopravvivenza della Royal Air Force motivandone la ragion d'essere.

Nel concetto operativo delineato da Trenchard e posto in atto da Salmond, l'intervento dal cielo, con azioni di bombardamento e di mitragliamento, prendeva il posto delle tradizionali spedizioni punitive via terra, condotte da colonne che, muovendo attraverso i territori in rivolta, tentavano di domare la volontà di resistenza delle popolazioni non solo colpendo quanti si opponevano con le armi alla loro avanzata, ma anche bruciando i villaggi e distruggendo i raccolti. Un documento dell'esercito britannico del 1920 ribadiva la necessità di mettere sotto pressione le popolazioni ribelli radendone al suolo i villaggi, distruggendo gli impianti di irrigazione, prelevandone i raccolti anche al di là delle esigenze della truppa e in estrema sintesi svuotando l'area interessata di tutto quanto potesse essere necessario alla vita.[56]

La potenza di fuoco dei velivoli permetteva di ottenere gli stessi risultati a un costo minore e in modo più efficiente, e nell'età degli imperi non ci si preoccupava troppo del problema dei danni collaterali. Callwell, il cui studio sulle "piccole guerre" è tornato a riscuotere un certo interesse non solo storico a più di un secolo dalla sua pubblicazione, considerava atti che oggi giudicheremmo di gratuita furia distruttrice come rispondenti a una ragionata valutazione di necessità militare e a una meditata analisi delle caratteristiche dell'avversario, interpretate alla luce della mentalità corrente.[57] Premesso che la cosiddetta "via militare" era poco adatta a guadagnare l'amicizia delle popolazioni, e pur riconoscendo che questo era l'obiettivo finale di qualunque Potenza impegnata in una piccola guerra, il colonnello britannico concludeva che spesso questa era l'unica soluzione possibile: «Il miglior modo per indurre alla ragione un tale nemico è per mezzo del fucile e della spada, perché comprende solo questo tipo di approccio e lo rispetta», e a volte anche questo non bastava ed era necessario distruggerne i villaggi e i granai. Per quanto questi mezzi estremi non fossero contemplati dalle leggi di guerra in conflitti tra forze regolari, e fosse comunque opportuno contenere il livello di distruzione, nelle piccole guerre bruciare i granai e uccidere i civili poteva diventare in qualche caso una sfortunata necessità («It was oftentimes a necessary, albeit unfortunate, characteristic of small wars»).

---

[56] P. S. MEILINGER, *Trenchard, Slessor* op. cit..

[57] C. E. CALLWELL, *Small Wars. Their principles and practice*, University of Nebraska Press, 1996, p. 41.

Il mezzo aereo permetteva di sviluppare l'azione punitive e di repressione in modo rapido ed economico, e di infliggere forti perdite e ingenti danni alla parte avversa con un rischio contenuto, ma in linea con l'impostazione teorizzata da Calwell a inizio Novecento queste operazioni tendevano ad avere un carattere violento e brutale. Per quanto possa essere oggi inaccettabile, l'uso illimitato della forza era visto come il modo migliore per tenere sotto controllo i nativi più riottosi e, soprattutto in un primo tempo, si identificò con l'essenza stessa della dottrina dell'Air Control, come emerge dalla stampa specializzata dell'epoca:

> Gli attacchi con bombe e mitragliatrici devono essere senza tregua e senza pietà, e condotti con continuità di giorno e di notte, sulle case, sugli abitanti, sulle messi e sul bestiame. […] Suona brutale, lo so, ma deve esserlo all'inizio. In seguito, una volta che la lezione sia stata propriamente appresa, sarà sufficiente la sola minaccia.[58]

Già nel settembre del 1923 le operazioni in Iraq raggiunsero in larga parte gli obiettivi previsti, permettendo a Salmond di proporre a Trenchard una visione dell'Air Control che sottolineava l'impatto del potere aereo sulla capacità di resistenza degli insorti:

> È qui opinione comune che i velivoli arrivino al risultato grazie all'effetto sul morale, e al danno materiale che causano, e quindi al modo in cui interferiscono nella vita quotidiana, e non in virtù delle perdite che infliggono. […] La sorpresa completa è impossibile e la reale efficacia dell'azione aerea sta nella capacità di sconvolgere la vita di tutti i giorni, se necessario per un periodo indefinito, non offrendo al tempo stesso alcuna possibilità di far bottino o di rispondere al colpo. Può abbattere il tetto delle capanne e impedirne il ripristino, un fastidio non da poco durante l'inverno. Può seriamente interferire con l'aratura e la mietitura, cosa di vitale importanza, o bruciare le scorte faticosamente raccolte e custodite per l'inverno. Con gli attacchi al bestiame, principale capitale e fonte di ricchezza delle tribù meno stanziali, può imporre nei fatti una forte multa o interferire seriamente con la vita della tribù, che alla fine troverà preferibile obbedire al Governo.[59]

Queste tattiche, che erano la trasposizione in campo aeronautico di soluzioni tradizionali nelle operazioni di polizia coloniale, furono oggetto di critiche sempre più forti da parte della stampa e del Parlamento. Nel 1924, in concomitanza con l'entrata in carica del primo governo laburista di Ramsay MacDonald, la preoccupazione per l'impatto politico e mediatico di questa linea di condotta portò a cercare di mitigarne gli effetti più eclatanti. L'Alto Commissario in Iraq, Sir Henry Dobbs, diede al suo comandante in capo, il futuro maresciallo della

---

[58] J.A. CHAMLER, *The use of Air Power for replacing Military Garrisons*, in «Journal of the Royal United Services Institute», febbraio-novembre 1921.

[59] Lettera di Salmond a Trenchard, *Air Control*, 29 settembre 1923, estratto riprodotto in P. W. GRAY, *The Myths of Air Control and the Realities of Imperial Policing*, in «Aerospace Power Journal», Fall 2001.

RAF Sir John Salmond, alcune raccomandazioni sulla condotta delle operazioni che riflettevano la volontà di contenere per quanto possibile l'entità della forza utilizzata.[60] In molti casi, se la cattura o l'eliminazione di uno o più individui era senz'altro da perseguire per i suoi effetti, il portarla a termine colpendo in modo indiscriminato anche i non combattenti sarebbe stato controproducente, e questa eventualità poteva senz'altro verificarsi: «Le forze aeree non sono in grado di distinguere e identificare con precisione le persone che devono essere l'obiettivo dei loro attacchi o di eseguire un arresto. Non possono distinguere il sesso o l'età». Salmond doveva quindi valutare caso per caso se lo scopo potesse essere raggiunto con l'impiego di forze di terra, con o senza supporto aereo, e se un'azione di bombardamento fosse comunque necessaria, lasciando all'Alto Commissario la decisione sull'opportunità di procedere o meno.

La scelta dei mezzi da utilizzare veniva quindi portata a livello politico, e nel ribadire in modo implicito che non sempre le soluzioni più valide a livello tattico e operativo erano anche le più idonee a livello strategico e politico, questa decisione anticipava uno dei fattori che nel tempo hanno sempre più condizionato la condotta delle campagne di controinsurrezione nelle quali, più che in ogni altra tipologia di operazioni, l'uso della forza deve rispondere non solo a criteri di efficacia ed efficienza, ma anche a valutazioni di natura politica, morale e legale. Per quanto riguarda le procedure, il governo impose poi di far precedere l'eventuale bombardamento dal lancio di manifestini. I villaggi ribelli dovevano quindi essere avvertiti che sarebbero stati bombardati se non avessero modificato il loro atteggiamento, ma nella sostanza le cose non cambiarono e la disponibilità a concessioni di tipo umanitario sarebbe stata sempre condizionata dall'esigenza primaria di mantenere l'ordine nell'impero.

Il futuro Air Marshall Geoffrey Tuttle, che tra il 1932 e il 1937 prestò servizio come Flight Lieutenant con il No. 5 (Army Cooperation) Squadron di stanza a Rawalpindi, non lascia dubbi al riguardo nel raccontare la sua esperienza di Air Control sulla North-West Frontier, la turbolenta fascia di confine tra l'Afghanistan e l'allora India britannica, un'esperienza che gli valse la Distinguished Flying Cross.[61] Tutto iniziava con un *ultimatum* contenente l'invito a desistere da qualunque attività ostile e l'avvertimento che, scaduti i termini, ogni assembramento di più di dieci persone sarebbe stato bombardato. Nello scrivere ad anni di distanza, Tuttle aggiungeva che vista in retrospettiva la cosa poteva lasciare quanto meno sconcertati, ma all'epoca non era così, anche per il prodursi di un distacco emotivo tra l'aviatore e le sue potenziali vittime:

---

[60] H. KEMSLEY, *Combat Air Power in Irregular Warfare*, in «Air Power Review», Volume 10, N.2, 2007.

[61] R. CROSS, *The bombers*, New York, Macmillan Publishing Co., 1987, p. 70.

> Non li conoscevamo e non stavamo combattendo una crociata: stavamo soltanto mettendo in atto le nostre capacità professionali. Nel mio caso ricordo di aver individuato una volta un gruppetto di nove persone e di essermi detto «Siamo entro un margine del dieci per cento e può andare», e così li ho fatti saltare in aria.

Se questo era lo scenario, e tenuto conto delle caratteristiche delle situazioni di guerriglia e controguerriglia, gli aviatori catturati andavano spesso incontro a una fine orribile, e nel tentativo di scongiurarla gli equipaggi della RAF portavano con loro una sorta di "cambiale del sangue", un documento che prometteva una ricompensa se fossero stati riconsegnati incolumi.

Entro il 1925 l'Iraq venne ricondotto nell'orbita di influenza della Gran Bretagna a un costo contenuto, e nel contempo l'Air Control contribuì alla sopravvivenza della RAF come forza armata indipendente. Le stesse modalità d'azione furono adottate in Kurdistan tra il 1930 e il 1931, per soffocare la rivolta dello sceicco Mahmud, e ancora nel 1932, contro un altro capo curdo, lo sceicco Ahmed di Barzan,[62] e in seguito ad Aden, in Transgiordania e sulla sempre inquieta frontiera nord-ovest dell'India.[63] Il suo stesso successo, e soprattutto lo sfruttamento che ne fu fatto a fini di propaganda interna dai vertici della RAF, fecero però dimenticare il fatto che l'Air Control implicava una stretta cooperazione tra forze aeree e forze di terra, con i velivoli impegnati in missioni di trasporto di uomini e materiali, di evacuazione dei feriti, di lancio di manifestini, e ovviamente di ricognizione e di attacco.

Di contro si sviluppò la tendenza a identificare l'Air Control con le incursioni aeree a carattere punitivo o di rappresaglia che ne erano soltanto uno degli aspetti, anche se il più appariscente dal punto di vista dell'esercizio del potere aereo, in quanto, come recitava nel 1928 la principale pubblicazione dottrinale della RAF, finalizzato «a indurre il nemico a sottomettersi, con la minima distruzione di vite e di beni, e con la dovuta attenzione al risparmio di tempo, denaro ed energia».[64] Questa modalità d'azione, indipendente dal concorso delle forze di terra, si concretizzava nel rendere impossibile alla popolazione una vita normale, al punto che il proseguire la lotta diventava un'opzione insostenibile ("continuance of hostilities becomes intolerable"). La pubblicazione precisava che, qualora fosse risultato impossibile ristabilire l'ordine attraverso un processo

---

62 B. ROBERTSON, *Barzan Operations 1932. A practical exercise of RAF air control in Iraq*, in «Air Pictorial», January 1983.

63 A. WALTERS, *RAF inter-war operations on the North-West Frontier*, in «Air Power Review», Vol. 21, No 1, Spring 2018, p. 110-139.

64 RAF Air Publication 1300, *Royal Air Force War Manual Part 1: Operations*, (unpublished doctrine manual, Air Ministry, 1928), Chapter 14 (citato in S. RITCHIE, *The RAF, Small Wars* op. cit., p. 8).

politico, si doveva procedere con un *ultimatum*, contenente in modo esplicito la minaccia di attacchi aerei e l'avvertimento che questi avrebbero avuto inizio allo scadere di un tempo limite prefissato e che di conseguenza donne e bambini avrebbero dovuto essere portati al sicuro. Una volta che l'*ultimatum* fosse scaduto, le operazioni dovevano iniziare senza mezze misure e proseguire con la massima determinazione e l'impiego di una forza adeguata fino al conseguimento dello scopo, vale a dire fino alla resa dell'avversario.

Il documento, pur concentrando l'attenzione su un impiego diretto e autonomo del potere aereo, non mancava di evidenziare che le modalità esecutive della campagna potevano variare di molto in funzione dell'obiettivo da raggiungere e dell'organizzazione sociale e militare dell'avversario, e accoglieva la possibilità che l'azione indipendente dell'aeronautica non sempre fosse la soluzione più appropriata.[65] I velivoli avevano difficoltà a sviluppare in modo efficace i loro attacchi quando gli insorti da ridurre alla ragione si trovavano in regioni dal terreno accidentato e coperto di vegetazione, e quando non avevano legami con il territorio o beni immobili, e lo stesso accadeva quando le tribù ostili e quelle amiche vivevano mescolate in una stessa zona. In questi casi le maggiori possibilità di successo si avevano combinando in modo opportuno la mobilità del mezzo aereo con l'azione diretta delle forze di terra: «Quando un attacco aereo non può risultare da solo decisivo, i velivoli dovrebbero essere impiegati o in cooperazione con le forze di terra o in supporto indiretto alle operazioni di terra, a seconda di ciò che le circostanze richiedono».

Dopo un decennio di successi, la fiducia nello schema era tale che il successore di Trenchard, Air Marshall John Salmond, propose di affidare alla RAF il controllo delle colonie dell'Africa Orientale. L'offerta non venne accolta, ma non di meno il "controllo dall'aria" continuò a godere di largo favore sia negli ambienti governativi che tra il grosso pubblico, in un periodo in cui si puntava a ridurre tanto le spese militari quanto quelle per l'amministrazione delle colonie. I resoconti della RAF tendevano poi a magnificare il ruolo del potere aereo, minimizzando la partecipazione dell'esercito a queste operazioni, con il risultato di creare un vero e proprio mito dell'Air Control. I limiti di un approccio puramente aeronautico al tema della controinsurrezione apparvero però evidenti nella rivolta araba del 1936-1939 in Palestina. In quello scenario prevalentemente urbano l'impiego senza restrizioni del potere aereo avrebbe reso le cose più difficili, alimentando l'odio delle popolazioni, e inoltre, dal momento che la Palestina non era una qualche remota colonia, avrebbe causato le proteste della comunità internazionale. Ne fu così deciso un impiego più controllato e mirato, riaffermando la natura interforze della più moderna forma di polizia coloniale,

[65] S. RITCHIE, *The RAF, Small Wars* op. cit., p. 8-9

senza peraltro con questo demolire il mito dell'Air Control, ancora vivo ai giorni nostri.[66]

Anche la Francia e la Spagna fecero ricorso al potere aereo per mantenere o ristabilire il controllo delle loro colonie e con soluzioni che non erano certo più rispettose della vita e delle proprietà delle popolazioni. Nel mandato della Siria, la Francia dovette fronteggiare la stessa situazione che si presentò alla Gran Bretagna in Iraq, e nel 1924, per stroncare una rivolta dai forti connotati nazionalistici, il generale Maxime Weygand adottò una linea d'azione che aveva molto in comune con quella della RAF, ordinando ai suoi bombardieri leggeri Breguet 14 di attaccare non solo i gruppi di armati ma anche i villaggi, per costringere la popolazione all'obbedienza. Quando però, nel 1925, la rivolta dei drusi portò una nuova e più grave minaccia al governo del mandato, fu necessario l'invio di 30.000 uomini di rinforzo, con il ricorso a forme più convenzionali di lotta. L'aviazione fu impiegata soprattutto in compiti di ricognizione e di supporto aereo ravvicinato, giocando comunque un ruolo molto importante nel domare la ribellione entro il 1927.

Le operazioni aeree ebbero un andamento analogo in Marocco, dove a partire dal 1923 le forze agli ordini del maresciallo Louis Lyautey furono impegnate in un duro confronto con le tribù guerriere del Rif guidate da Abd el-Krim. I combattimenti si fecero ancora più intensi nel 1925, quando i ribelli passarono all'offensiva. Le truppe francesi ebbero il costante sostegno della loro aviazione, impiegata non solo per colpire le posizioni degli avversari, come pure i villaggi e i campi coltivati, ma anche per rifornire i reparti isolati ed evacuare i feriti, due missioni di vitale importanza nel difficile terreno del Rif. Era una guerra di tipo convenzionale ma combattuta senza esclusione di colpi, e tale fu anche per le forze spagnole, che nel 1921 avevano subito ad Annual un grave rovescio. L'offensiva finale che nel 1926 pose fine alla lotta di Abd el-Krim fu uno sforzo combinato, con gli spagnoli che penetravano metodicamente nel Rif muovendo dalla testa di ponte stabilita ad Alhucemas nel settembre del 1925 e i francesi che avanzavano da sud, chiudendo in una morsa il massiccio montuoso. Sia l'aviazione francese che quella spagnola appoggiarono le forze di terra con una costante e continua azione di bombardamento, che vide quella spagnola utilizzare anche bombe caricate con aggressivi chimici, soprattutto iprite, per sloggiare gli insorti dalle loro posizioni trincerate e spargere il caos tra gli abitanti dei villaggi.[67] Uno studio della campagna del Marocco fu pubblicato nel 1928 dalla *Revue Militaire*

[66] J. S. CORUM, *The Myth of Air Control. Reassessing the History*, in «Aerospace Power Journal», Winter 2000.

[67] J. S. CORUM, W. R. JOHNSON, *Airpower in small wars. Fighting insurgents and terrorists*, University Press of Kansas, 2003, p. 66-77.

Francaise e, prendendo a riferimento questa fonte, le operazioni aeree vennero attentamente analizzate sulle pagine della *Rivista Aeronautica* nel 1929, mettendo in evidenza la necessità di uno stretto collegamento fra la componente aerea e quella terrestre, non solo al livello dei comandi ma anche a livello tattico, sul campo di battaglia, tra le truppe in azione e i velivoli chiamati a dar loro supporto.

In un contesto molto diverso anche gli Stati Uniti fecero ricorso al potere aereo in compiti di *counterinsurgency* nel periodo tra le due guerre. In quegli anni la forza d'intervento utilizzata da Washington per tenere sotto controllo l'area dell'America Centrale era il Corpo dei Marines, e furono quindi reparti aerei del Corpo a essere rischierati prima ad Haiti e nella Repubblica Dominicana, nel 1919, e poi in Nicaragua, a partire dal 1927. In entrambi questi scenari gli aviatori del U.S. Marine Corps misero a punto tecniche di aerocooperazione finalizzate a garantire la massima aderenza di fuoco ai reparti a terra, tecniche che includevano il bombardamento in picchiata e che avrebbero creato le premesse per fare del Corpo uno strumento integrato con una propria componente aerea.[68] Se sull'isola di Haiti gli interventi a fuoco furono caratterizzati da una scarsa attenzione per il problema dei "danni collaterali", così non fu in Nicaragua, dove i marines si presentavano non come l'espressione di una potenza occupante, ma come una forza operante a sostegno della legalità rappresentata dal governo del presidente Adolfo Diaz. Nonostante il corpo di spedizione si trovasse ben presto ingaggiato in una lotta aperta con i guerriglieri di Augusto Sandino, i suoi aviatori non ebbero mai la libertà di manovra dei loro colleghi europei, e considerazioni di natura politica impedirono che utilizzassero le stesse tecniche.

Sia pure con qualche perplessità sulla correttezza di un tal modo di operare, gli aviatori dei marines cercarono per quanto possibile di identificare con chiarezza i guerriglieri e distinguere combattenti da non combattenti, ricorrendo poi al bombardamento in picchiata per dare ai loro attacchi la massima precisione possibile. L'uso del potere aereo basato su un'accurata attività di intelligence e sul tentativo di localizzare con certezza l'obiettivo, non impedì che vi fossero anche vittime innocenti e danni non strettamente necessari, ma in un contesto assimilabile non tanto a una campagna di *empire policing* quanto a un'operazione di stabilizzazione a favore di un governo riconosciuto, questo modo di operare rispecchiava un'impostazione che vedeva la dimensione politica del problema prevalere su quella militare.[69] La pubblicazione *Small Wars Manual*, edita nel 1935 dallo U.S. Marine Corps, lo avrebbe affermato a chiare lettere, sottolineando, in anticipo sui tempi, che nelle piccole guerre il filo conduttore non doveva

[68] Ivi, p. 28-29.

[69] W. R. JOHNSON, *Airpower and Restraints in Small Wars. Marine Corps Aviation in the Second Nicaraguan Campaign 1927-1933*, in «Aerospace Power Journal», Fall 2001.

essere la distruzione materiale del nemico, ma l'elaborazione di un progetto che favorisse lo sviluppo economico, sociale e politico della popolazione, comunque inserito in una adeguata cornice di sicurezza. Il problema, e su questo sarebbero stati d'accordo tutti gli ufficiali impegnati in qualunque campagna coloniale o di controinsurrezione, era come riuscire a trovare in tempi relativamente brevi un equilibrio tra queste due esigenze apparentemente inconciliabili.

Recenti studi sull'impiego del potere aereo in operazioni di *counterinsurgency* identificano la necessità di rispettare tre principi fondamentali: velocità, letalità e precisione.[70] Riguardo al primo, la mobilità degli insorti, spesso associata alla capacità di confondersi con la popolazione, fa sì che la possibilità di colpirli sia limitata a una finestra temporale molto stretta, da cui la necessità di accelerare al massimo il ciclo decisionale. Questa esigenza si scontra con il requisito di accertare con sicurezza la natura dell'obiettivo per minimizzare il rischio di danni collaterali, un problema che può essere in parte superato decentrando a livello esecutivo la responsabilità decisionale sulla base di precise regole di ingaggio, ma che in presenza di nuovi dati di intelligence o dell'insorgere di situazioni inattese con il proporsi di obiettivi non ancora noti, porta inevitabilmente a ricondurre la decisione ai livelli più alti di comando, se non al livello politico, con la concreta possibilità di arrivare troppo tardi. Questo accade oggi e accadeva anche nelle operazioni di Air Control, o comunque nelle operazioni aeree di controinsurrezione del periodo tra le due guerre. Nel 1928 il Wing Commander R.H. Peck della RAF, nel commentare la sua esperienza di *counterinsurgency* in Iraq, si soffermava proprio su questo aspetto, con toni sorprendentemente attuali

> A volte, e anche di recente, ci sono voluti tempi lunghi prima che venisse dato il permesso di agire, buttando via del tutto il vantaggio della rapidità dell'azione aerea; e il focolaio di disordine ha così potuto espandersi. In altre occasioni, quando l'intervento aereo era stato approvato in linea di principio, per l'autorizzazione a ingaggiare specifici obiettivi si è dovuto attendere il via libera di superiori lontani, e anche di due o tre livelli sovraordinati, con il risultato che quando questa è arrivata i potenziali obiettivi erano da tempo svaniti.[71]

Purtroppo accelerare il ciclo decisionale investe più àmbiti in un contesto tipicamente non lineare come la controinsurrezione e non esiste una formula universale. La soluzione del decentramento, che limitando il numero degli attori coinvolti consente di contenere i tempi, è senz'altro attraente, ma può non essere coerente con il potenziale impatto politico e mediatico di queste operazioni, un problema che come si è visto esisteva anche negli anni Trenta, pur in presenza

[70] J. M. BROWN, USAF, *To bomb or not to bomb? Counterinsurgency, Air Power, and Dynamic Targeting*, in «Air & Space Power Journal», Winter 2007.

[71] R. H. PECK, *Aircraft in Small Wars*, in «Journal of the Royal United Services Institution», No. 491, August 1928.

di una sensibilità diversa e in un contesto politico-sociale differente. Individuato l'obiettivo e avuta l'autorizzazione a colpirlo, è necessario che l'intervento venga condotto con l'impiego della tipologia e della quantità di armamento funzionali all'effetto desiderato. Questi due parametri concorrono a determinare il livello di letalità che si vuole ottenere e discendono a loro volta dalle caratteristiche del bersaglio da battere, il che fa sì che la scelta della soluzione ottimale richieda a sua volta la valutazione di una serie di fattori tra i quali oggi prevale la necessità di limitare vittime e danni a quanto necessario. A tal fine la precisione nell'ingaggio è il terzo principio da osservare. Il già citato FM 3-24/MCWP 3-33.5 lo pone anzi al primo posto quando avverte che colpire senza necessità degli innocenti può essere controproducente e mobilitare la popolazione in senso contrario a quello desiderato. Le operazioni di controinsurrezione devono quindi essere caratterizzate da un uso ragionato della forza, fondato su un apprezzamento della situazione a livello tattico che richiede lo sfruttamento di tutte le fonti

Un gruppo sahariano in marcia nel deserto. (Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

di informazioni disponibili per localizzare la posizione degli insorti, definire il livello di letalità necessario, colpire con precisione. Tutto questo lo si ritrova già nelle operazioni aeree condotte in contesti coloniali nel periodo tra le due guerre, con una differenza, certo non trascurabile, nel livello di attenzione per quelli che oggi, con espressione non priva di un certo cinismo, chiamiamo "danni collaterali". Il problema non era ignorato, ma certo non figurava in cima alla lista delle priorità, anche se l'opportunità di non compromettere in modo irreparabile i rapporti con la popolazione era tenuta ben presente.

Colpire il morale dell'avversario per distruggerne la volontà di combattere era l'essenza delle teorie sul bombardamento strategico, al fine ultimo di portare il conflitto a una rapida conclusione, e i raid sui villaggi, sui campi coltivati, sul bestiame, non erano altro che il tentativo di adattarle al contesto delle campagne coloniali, anche se l'uso illimitato al potere aereo poteva essere politicamente poco saggio e certo non condivisibile dal punto di vista umanitario. Queste ultime considerazioni non trovavano però molto spazio anche perché lo schema sembrava funzionare, e come si è visto era applicato un po' dovunque e non soltanto in Libia.

VELIVOLI E REPARTI SAHARIANI

Occupata la Sirtica e consolidato il controllo di Misurata, il passo successivo fu la conquista della Giofra e delle cosiddette "oasi del 29° parallelo", un'operazione che avrebbe permesso di collegare via terra Tripolitania e Cirenaica e creato le premesse per un'ulteriore avanzata verso il Fezzan garantendo la sicurezza delle linee di comunicazione. Nel frattempo anche nelle zone di più recente occupazione si procedeva all'organizzazione del territorio, secondo una linea di condotta assimilabile a quella della "macchia d'olio" di scuola francese, ivi incluso il mantenere, almeno in una prima fase, l'autorità civile nelle mani del comandante militare. Il generale Mezzetti, che resse il governo della Zona di Misurata fino al 25 dicembre 1926, quando gli fu comunicato l'imminente trasferimento a Bengasi per assumere in aprile l'incarico di comandante delle truppe della Cirenaica, avrebbe ricordato con soddisfazione l'esperienza degli anni vissuti come amministratore e soldato, nella convinzione di aver fatto qualcosa di importante e di utile anche per la popolazione. Al suo arrivo a Misurata erano rimasti poco più di 5000 abitanti, con un'economia allo stremo e un bilancio che non consentiva di far fronte neppure ai bisogni essenziali, quando la lasciò la popolazione era salita a oltre 30.000 abitanti, le attività economiche erano in forte ripresa, e anche a Sliten, Taorga e Sirte gli abitanti, già profughi, erano quasi tutti rientrati, e altri stavano rientrando dall'Egitto e dalla Tunisia, con il rilancio dei commerci, dell'agricoltura e della pastorizia. Mezzetti attribuiva questi risultati al fatto di aver potuto esercitare a un tempo il potere civile e quello militare, con il vantaggio di poter integrare le due sfere di azione rispettando il principio che lo aveva sempre guidato, che cioè

> spenta l'eco dell'ultima fucilata sparata in combattimento, alla maggiore energia spiegata contro i ribelli, dovesse subentrare un sistema di Governo improntato a fermezza, ma umano, clemente, vigile custode dei diritti degli amministrati e fervido restauratore dei beni che la guerra inevitabilmente distrugge.[72]

Era un approccio che intendeva coniugare l'uso della forza, attuato con la massima determinazione, con uno sforzo di ricostruzione e di civilizzazione, secondo il linguaggio del tempo, che oggi può forse lasciare sconcertati ma che era all'epoca patrimonio comune dei più capaci e intelligenti ufficiali e funzionari coloniali. Gli stessi accenti si ritrovano infatti in molte testimonianze, come vi si ritrova la preoccupazione, anch'essa richiamata da Mezzetti, di risparmiare alla popolazione le violenze e gli abusi, piccoli e grandi, «che la truppa, specie di colore,

[72] O. MEZZETTI, *Guerra in Libia* op. cit., p. 141.

e specie all'indomani di un combattimento, è portata a facilmente commettere nei paesi da poco occupati e sottomessi». Il richiamo al virgiliano *debellare superbos, parcere subiectis* non può sfuggire, ed era probabilmente ben presente anche ai protagonisti di queste vicende. Sarebbe però sbagliato chiudere sbrigativamente la questione bollando queste parole come ipocrite e autoassolutorie. Non solo infatti riflettevano lo spirito del tempo, ma rispecchiavano una strategia di penetrazione che in questo e altri contesti aveva dato o stava dando i suoi frutti, ed era quindi ritenuta non solo appropriata ma anche legittima.

Le operazioni sul 29° parallelo, condotte da Graziani dalla parte della Tripolitania, e da Mezzetti dalla parte della Cirenaica, tra il gennaio e il marzo del 1928 portarono all'occupazione delle oasi di Hon, Socna e Zella da un lato, Gialo, Augila, Gicherra e Marada dall'altro. Il successo ottenuto sul piano militare fu sottolineato dal fatto che già in maggio fu possibile trasferirne l'amministrazione all'autorità civile. Raggiunto così lo scopo di collegare la Tripolitania e la Cirenaica attraverso la Giofra e le desolate pianure della Sirtica, nel settore occidentale, a sud del Gebel Nefusa, il limite meridionale del territorio controllato fu spinto in estate fino all'oasi di Gheriat, raggiunta e conquistata il 15 luglio. Questa operazione venne decisa per eliminare la minaccia rappresentata da Mohammed ben Hag Hassen che, con una mehalla forte di circa 600 armati reclutati nello Sciaati, si era spinto a sud di Mizda con l'obiettivo di sollevare contro l'Italia le popolazioni da poco sottomesse della Ghibla.[73] Le condizioni ambientali del tutto sfavorevoli all'impiego di truppe regolari, con temperature che a causa del ghibli arrivavano a toccare i 50 °C all'ombra, e la mancanza pressoché totale di posti d'acqua lungo l'itinerario, avevano fatto fallire un primo tentativo effettuato il 10 giugno con una colonna di truppe regolari, convincendo Graziani a rientrare la sera stessa a Mizda e a rimandare l'operazione fino a quando la situazione climatica non lo avesse permesso. I giorni però passavano e le condizioni non miglioravano, finché all'inizio di luglio Graziani non decise di rompere gli indugi.

Data l'impossibilità di impiegare truppe regolari, sia pure libiche o eritree, il compito venne affidato a un complesso di tre bande irregolari, reclutate tra i berberi e i Misciascia, agli ordini del capitano Kalifa Kaled, un notabile berbero che dopo aver servito nell'esercito turco come ufficiale, alla conclusione del conflitto italo-turco nel 1912 era passato nei reparti regolari indigeni con il grado di tenente, prendendo poi parte a tutte le operazioni in Tripolitania meritandosi la promozione sul campo a capitano e due Medaglie d'Argento al Valor Militare. Le tre bande ai suoi ordini, in totale circa mille uomini, mossero da Garian l'11 luglio in direzione sud-ovest, puntando su Bir Tarsin e di qui, lasciandosi alle spalle la mehalla ribelle, sull'oasi di Gheriat dove sarebbero arrivate il mattino

[73] R. GRAZIANI, *Verso il Fezzan* op. cit., p. 269-277.

del 15, piombando sugli accampamenti distruggendoli e catturando o mettendo in fuga gli armati di guardia e quanti vi si trovavano. Nel frattempo Mohammed ben Hag Hassen aveva cercato un successo di prestigio ai danni del presidio di Chormet Bu Garra, a nord di Mizda, dove il II Battaglione Libico, con l'aiuto di rinforzi inviati da Mizda, e con il concorso dell'aeronautica, era riuscito a respingerlo e metterlo in fuga verso sud al termine di una giornata di duri scontri. Nella stessa località, lo stesso capo ribelle aveva distrutto nel 1915 una compagnia di fanteria italiana isolata, e l'esito ben diverso dello scontro, sostenuto da truppe libiche, dimostrava quanto il Regio Esercito avesse imparato in pochi anni in fatto di operazioni coloniali. Mohammed ben Hag Hassen, ripiegò precipitosamente verso sud, raccogliendo quanto restava delle sue forze a et-Tabunia, a occidente dell'oasi di Gheriat, dove nel frattempo, nei pressi delle rovine dell'antica fortezza romana di epoca severiana di Gheriat esc-Scerghia, era stato impiantato un presidio di sicurezza. A far fallire del tutto il suo progetto, fu un distaccamento della banda irregolare di Yusuf Kerbisc, che pochi giorni dopo, unite le sue forze con quelle della banda di Kalifa Zauia e agli ordini del tenente colonnello Braida, lo avrebbe assalito a et-Tabunia e costretto a ritirarsi definitivamente nello Sciaati.

Il ciclo operativo del luglio del 1928 dimostra il livello di competenza raggiunto nella guerra nel deserto dall'esercito italiano, e si presta a sottolineare il contributo di formazioni irregolari arruolate tra le popolazioni sottomesse e guidate da capi fidati. Al loro buon rendimento contribuivano le ostilità più o meno latenti tra le diverse componenti del mosaico etnico della Tripolitania, ma non si può ignorare il rapporto di fiducia che si era stabilito nel tempo con i comandi italiani, rapporto di fiducia sostenuto anche da uno scrupoloso rispetto dei patti di ingaggio. Come convenuto, infatti, al 40° giorno dall'arruolamento le bande rientrarono secondo gli accordi a Garian, dove i gregari versarono le armi al comando di zona e furono congedati.

L'altra componente del dispositivo militare italiano che giocò un ruolo di grande importanza, come avveniva ormai da tempo, fu la Regia Aeronautica. Nel corso del 1927 il Ca.3 e lo SVA erano stati in larga misura sostituiti dal bombardiere bimotore Caproni Ca.73 e dal ricognitore monomotore biposto Romeo Ro.1, in grado di fornire prestazioni superiori per capacità di carico e raggio d'azione.[74] I compiti affidati ai velivoli erano ormai chiaramente delineati:

[74] Versione prodotta su licenza del Fokker C V-E, il Ro.1 era equipaggiato con un motore radiale Bristol Jupiter IV della potenza di 420 cv, costruito in Italia dalla Alfa Romeo, e con un carico di bombe massimo di 210 kg poteva raggiungere i 206 km/h. era armato con due mitragliatrici da 7,7 mm, una fissa in caccia a disposizione del pilota e una brandeggiabile, manovrata dall'osservatore.

l'esplorazione del territorio a vantaggio delle colonne mobili, gli attacchi al suolo contro le formazioni armate ribelli e contro la loro struttura di supporto logistico – comprendendo in questa gli accampamenti, le greggi, le mandrie di cammelli – il collegamento tra i reparti, a integrazione delle comunicazioni radiotelegrafiche, il trasporto di rifornimenti e personale. Anche un ciclo operativo minore come quello del luglio del 1928 nella Ghibla, non poteva più prescindere dal concorso del mezzo aereo, chiamato a svolgere simultaneamente l'insieme di queste funzioni. Fu infatti l'aeronautica della Tripolitania, con 3 Ro.1 e 4 Ca.73 distaccati da Tripoli a Mizda agli ordini di un asso della Grande Guerra, il capitano Antonio Amantea, ad assicurare i trasporti da e per l'oasi di Gheriat, permettendo di evitare di spingere piccoli distaccamenti su vie di tappa ancora incerte e poco sicure, e fu ancora l'aeronautica a martellare e disperdere la mehalla di Mohammed ben Hag Hassen in ritirata a sud di Gheriat esc-Scerghia e nella zona di Bir Giafer, non facile da raggiungere via terra.

Una banda di insorti attaccata dal cielo. (Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

Graziani riporta puntualmente i dati che permettono di quantificare lo sforzo prodotto dall'aeronautica nel luglio del 1928 nella Ghibla: 450 ore di volo con 140 sortite di ricognizione e 35 di bombardamento, per un consumo di

munizioni pari a 15.000 kg di bombe e 3500 colpi di mitragliatrice, 18 sortite per trasporto personale, con 220 uomini trasportati, 28 missioni di trasporto di materiali e viveri, pari a 2500 kg, con 28 feriti o malati evacuati nei voli di rientro.[75] Una tale attività non era priva di rischi, sia perché i velivoli erano reduci dall'impegnativo ciclo operativo sul 29° parallelo, sia perché gli attacchi portati a bassa quota li esponevano alla fucileria degli insorti. Il 17 luglio, mentre una formazione di tre Ro.1 e tre Ca.73 attaccava un accampamento nei pressi di Bir Giafer, il Ca.73 del capitano Mazzini fu colpito a un motore e costretto a un atterraggio d'emergenza. A salvarne l'equipaggio sottraendolo alla cattura e a una sorte peggiore, intervenne però un altro Ca.73 della pattuglia, pilotato dal sottotenente Marotta, che atterrò nelle vicinanze e ne prese a bordo i cinque uomini per poi decollare sotto il fuoco degli insorti.

Tra il 25 novembre 1929 e il 20 febbraio 1930 tre colonne mobili agli ordini di Graziani, comprendenti reparti cammellati reclutati localmente e guidati da ufficiali italiani, i cosiddetti "sahariani", un battaglione eritreo autocarrato e una squadriglia autoblindomitragliatrici, si spinsero ancora più a sud, fino al confine con il Ciad francese, acquisendo rapidamente il controllo del Fezzan, una vasta regione desertica di 600.000 chilometri quadrati nel cuore del Sahara. La perfetta riuscita dell'operazione e la sua rapida conclusione attirarono l'attenzione di osservatori stranieri certo non digiuni di problemi coloniali, e nel 1931 la *Revue Militaire Francaise* la commentava in questi termini: «Eseguita con modesti effettivi, 2500 uomini e con un minimo di perdite. L'importanza dell'organizzazione messa in opera, la rapidità della concezione ed esecuzione hanno impedito che il nemico opponesse una resistenza seria».

I velivoli da ricognizione e alcuni bombardieri ne appoggiarono l'azione, così come avevano fatto durante le operazioni a nord del 29° parallelo, esplorando il terreno davanti alle colonne cammellate e motorizzate, guidandole ove possibile a ingaggiare un avversario sempre elusivo e sfuggente e fornendo la potenza di fuoco con cui colpire gli obiettivi più lontani e fissare sul posto i mobilissimi gruppi ribelli, provvedendo al tempo stesso a trasportare nelle località più avanzate uomini e rifornimenti, così da mantenere alto il ritmo delle operazioni. Il supporto logistico era stato concepito in modo da rispondere alle particolari condizioni ambientali del deserto, con gli specialisti, i rifornimenti e le parti di ricambio che muovevano al seguito delle colonne cammellate e autocarrate per attivare sul momento e là dove necessario quelli che oggi si direbbero "Forward Arming and Refuelling Point" (FARP). Tra il novembre 1929 e il marzo 1930, con 16 velivoli rischierati a Hon, nella regione di Socna, sul 29° parallelo, 4 operanti da Sirte e 11 da Tripoli, vennero volate 439 sortite, per 1190 ore di volo,

[75] R. GRAZIANI, *Verso il Fezzan* op. cit., p. 274-275.

sganciando 3310 bombe, quasi tutte di piccolo calibro e del tipo antipersonale, nonché trasportando 144 passeggeri e 26 tonnellate di materiali.[76]

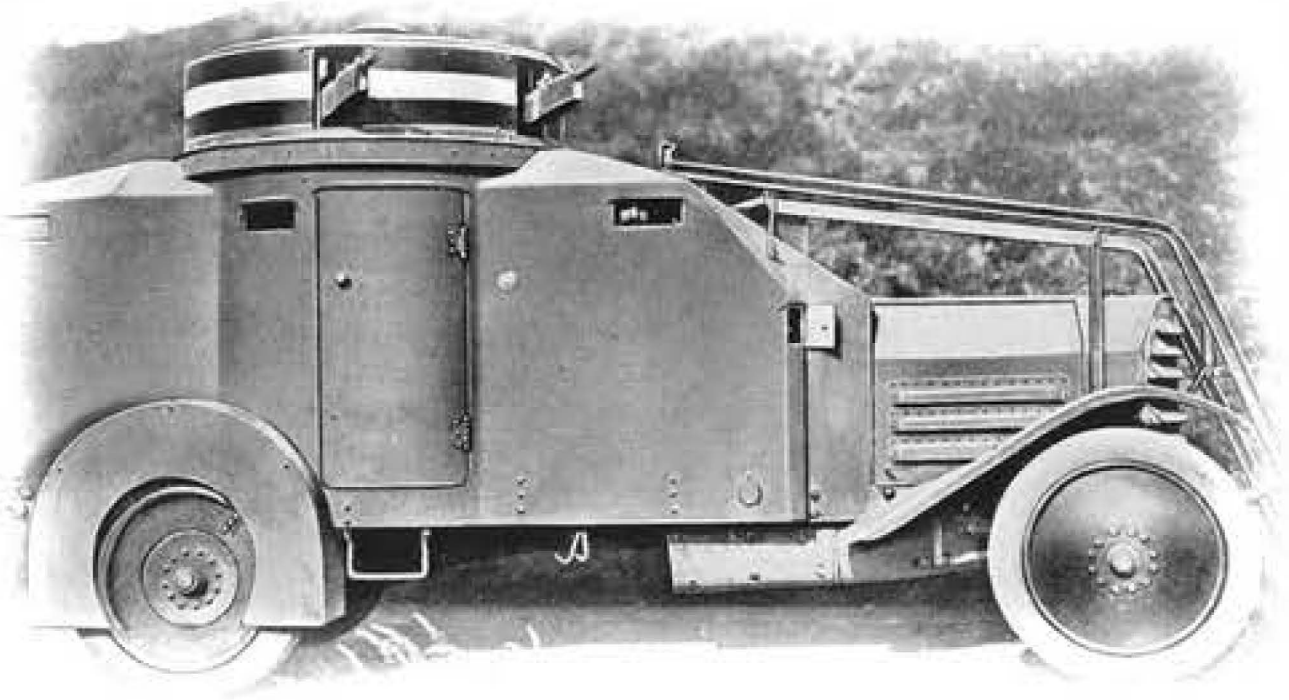
Ricognizione e collegamento assorbirono la maggior parte di questo sforzo, e in un tale scenario il solido e robusto Ro.1 si dimostrò quanto mai valido e affidabile, a differenza del Ca.73, che con la sua struttura di legno venne giudicato troppo delicato e costoso per l'impiego in colonia. Pur continuando a essere utilizzato in virtù della sua autonomia e della sua capacità di carico, il bimotore Caproni sarebbe quindi uscito progressivamente di scena. Il Ro.1 invece, che grazie alla sua struttura metallica risentiva molto meno delle condizioni ambientali, venne modificato per renderlo ancora più idoneo a operare nel deserto. L'autonomia fu portata a un massimo di 12 ore con l'installazione di serbatoi supplementari di benzina e di olio, e per consentirgli di svolgere nel migliore dei modi i suoi compiti di ricognizione e collegamento venne dotato di un apparato radio ricetrasmittente, migliorandone poi le installazioni d'armamento con nuove rastrelliere per le bombe e un supporto della mitragliatrice dell'osservatore modificato per consentire una migliore azione di fuoco aria-suolo. L'addestramento degli equipaggi fu mirato a ottenere il massimo dalla radio, dalla macchina fotografica e dall'armamento, come pure a perfezionare le tecniche di navigazione con l'ausilio della sola bussola in territori privi o quasi di punti di riferimento. Inoltre, attraverso ripetute esercitazioni congiunte con i reparti dell'esercito, si era cercato di affinare le procedure dell'aerocooperazione, soprattutto per quanto riguardava le comunicazioni terra-bordo-terra. La radio infatti permetteva all'equipaggio di collegarsi soltanto con i comandi e con i campi d'aviazione, e i collegamenti tra le truppe e i velivoli rimanevano basati sul lancio di messaggi compilati in volo e sulla manovra di teli da segnalazione a terra.[77]

Oltre all'aeronautica, per le cui squadriglie operanti nel Fezzan Graziani coniò l'appellativo di "aviazione sahariana", per sottolinearne l'apporto e collegarlo al particolare contesto ambientale, le operazioni nel Fezzan portarono alla ribalta

[76] F. PEDRIALI, op. cit., p. 284. Secondo quanto riportato dallo stesso Pedriali (Ivi, p. 277) a Hon erano schierati 9 Ro.1 (Squadriglia del Fezzan), 5 Caproni Ca.73 e 2 Ca.97 Co. (12ª Squadriglia), 2 Ro.1 (Sezione Comando), a Sirte 3 Ro.1 e 1 Ca.73 (Squadriglia di Riserva), a Tripoli 9 Ro.1 (89ª Squadriglia) e 2 Ca.73. (2° Nucleo di Riserva). Il Caproni Ca.97 era un monomotore ad ala alta a struttura metallica, in grado di trasportare sei passeggeri, che fu il primo successo della Caproni nel settore dell'aviazione commerciale. Nel 1928 ne venne realizzata una versione idonea anche come ricognitore, bombardiere leggero e trasporto sanitario, che prese il nome di Ca.97 Co. (Coloniale). Sei esemplari di questa macchina, che montava un motore radiale Bristol Jupiter da 500 cv, con una velocità massima di 225 km/h, furono consegnati all'aviazione della Tripolitania nel 1929.

[77] P.C., *Colle ali d'Italia alla riconquista del Fezzan*, in «Rivista Aeronautica», 1/1931, p. 70-118.

altre tre componenti del Regio Corpo Truppe Coloniali della Tripolitania. Delle tre colonne che si addentrarono nella regione occupandone una dopo l'altra le oasi, disperdendo e mettendo in fuga i ribelli guidati da Salem en Nebi, Mohammed ben Hassen e dai fratelli Sef-en-Nasser, la colonna dello Sciueref, comandata dal duca delle Puglie, era composta da due raggruppamenti sahariani, ciascuno su due gruppi sahariani e una batteria e una sezione di artiglieria, con al seguito una carovana di 700 cammelli con due mesi di viveri e 17 giornate di acqua, la colonna orientale, agli ordini del colonnello Cubeddu, comprendeva il XVII Battaglione Eritreo Misto, una squadriglia autoblindomitragliatrici e un autogruppo di manovra, con 286 autocarri, la colonna di Derg, del tenente colonnello Moramarco, contava su un gruppo sahariano, un nucleo meharisti, una sezione di artiglieria cammellata. Se ai sahariani spettava il compito principale di ingaggiare e sconfiggere i ribelli, le forze motorizzate della colonna orientale avevano come obiettivo la costituzione di una base di manovra a Brach, occupata il 5 dicembre dalla colonna del duca delle Puglie, e di concorrere poi al rastrellamento del territorio. Sahariani, autoblindo e fanteria indigena autocarrata erano le tre componenti che dominavano lo scenario operativo nelle regioni predesertiche e desertiche.



L'autoblindo Ansaldo Lancia 1ZM fu efficacemente impiegata in Libia, soprattutto nelle fasi finali delle operazioni in Cirenaica. (g.c. Filippo Cappellano)

I reparti sahariani si erano dimostrati sempre più necessari man mano che dalla fascia costiera e dal Gebel Nefusa "l'organizzazione marciante" del controllo del territorio si era addentrata nella Ghibla e nella Giofra. La loro costituzione, imposta dalle condizioni ambientali, è un'ulteriore conferma della duttilità dei comandi italiani nell'affrontare una situazione in cui le maglie della rete dei punti d'appoggio diventavano inevitabilmente molto più larghe ed era necessario rivedere l'organizzazione delle colonne mobili per aumentarne il raggio d'azione senza appesantirle con una numerosa carovana. Celebrati nell'iconografia coloniale, e protagonisti di una ben riuscita produzione cinematografica del 1936,[78] i reparti sahariani erano circondati da un alone di romanticismo a cui non era estraneo il fatto di aver avuto un comandante d'eccezione quale l'allora duca delle Puglie, il futuro duca d'Aosta Amedeo di Savoia. Costituiti per lo più da libici, ma con una significativa percentuale di elementi d'oltrefrontiera, in particolare tuareg, e inquadrati da ufficiali italiani, i primi due gruppi sahariani furono creati nel 1924 a Gadames, verso la frontiera tunisina, e a Mizda, nella Ghibla. Subito dopo ne fu organizzato un terzo, con sede a Bir Gheddahia, più a oriente verso la Sirtica, e in previsione delle operazioni sul 29° parallelo e nel Fezzan lo schieramento fu rafforzato nel 1927 da un quarto gruppo sahariano, ancora a Mizda, e nel 1929 da un quinto, creato per trasformazione del I Battaglione Libico. Nel 1930 il totale fu portato a sette.[79] L'organico contava tra i 200 e i 300 uomini di truppa, con una decina di ufficiali e sottufficiali e alcuni militari nazionali, inquadrati in un plotone meharisti, due plotoni di fanteria montata su dromedari, una sezione cammellata di artiglieria con due pezzi da 65/17, una sezione cammellata mitragliatrici pesanti, pure su due armi.

Si trattava, come evidenzia Saini Fasanotti, di un reparto di fanteria montata, integrato con armi d'accompagnamento, in grado di operare nel deserto con un'ampia autonomia. Il dromedario, di cui il mehari è la razza più pura, per quanto in grado di percorrere fino a 150 km in 15-20 ore, a una velocità compresa fra gli 8 e i 20 km/h con un carico che può arrivare a 150-200 kg, non è per il suo carattere ombroso e riottoso idoneo come cavalcatura da guerra. I meharisti, come tutti i reparti cammellati, entravano perciò in azione appiedati,

[78] Il film *Lo squadrone bianco*, di Augusto Genina, girato nella primavera del 1936 in Libia con l'appoggio del governatore Italo Balbo, fu presentato quell'anno alla mostra di Venezia, dove si aggiudicò il premio quale miglior film italiano. Racconta le vicende di un reparto di meharisti impegnato in operazioni di polizia coloniale nel deserto, e conobbe un grande successo di pubblico sia in Italia che all'estero. È da notare che nel 1936 la vicenda dei reparti montati su dromedario si avviava alla conclusione, lasciando spazio ai reparti autocarrati.

[79] F. SAINI FASANOTTI, *Libia 1922-1931* op. cit., p. 122-124. Si veda anche Ministero della Guerra, Comando del Corpo di S.M., Ufficio Storico, *Annuario Ufficiale delle Forze Armate del Regno d'Italia – Anno 1938 – XVI, I, Regio Esercito, Sunti Storici ed Organici dei Corpi, delle Armi e dei Servizi*, Roma, 1938, p. 619-621.

ma tornavano in sella per inseguire gli avversari in fuga. Gli ufficiali italiani ne fecero uno strumento formidabile per il pattugliamento a lungo raggio e per il controllo del territorio, sfruttandone al meglio la mobilità per affrontare e battere gli insorti sul loro stesso terreno. Tra le imprese più ricordate, forse anche per la personalità del protagonista, fu quella compiuta dal duca d'Aosta, che durante le operazioni nella Sirtica, percorse in due mesi 2000 chilometri con 600 uomini e 800 quadrupedi.

Nel settembre del 1928, Graziani prese spunto dagli insegnamenti delle operazioni sul 29° parallelo per alleggerire la struttura dei gruppi sahariani e renderla più omogenea, con l'eliminazione della sezione di artiglieria e la trasformazione in plotoni meharisti dei plotoni di fanteria montata. L'organico tipo venne quindi a essere di tre plotoni meharisti di 100 uomini ciascuno, una sezione mitragliatrici FIAT mod. 1914 su tre armi, una sezione mitragliatrici leggere su tre armi, una stazione radio, a cui nel 1929 fu aggiunto un plotone esploratori costituito con gli uomini e gli animali migliori. Il gruppo era però di per sé poco adatto a sviluppare in proprio tutte le fasi del combattimento, soprattutto perché non era in grado di costituirsi una propria riserva, e quale unità di impiego, assimilabile al battaglione di fanteria, fu perciò introdotto il raggruppamento, portando a questo livello organico la sezione di artiglieria da montagna e dotandolo dei mezzi per accrescerne l'autonomia logistica, con l'assegnazione di una sezione idrica, con i mezzi necessari per l'estrazione, la sterilizzazione e la distribuzione dell'acqua. Il raggruppamento sahariano, che fece il suo debutto in Fezzan nel 1929, venne così a essere articolato su un comando, due gruppi sahariani, una sezione artiglieria sahariana, una stazione radio, una sezione idrica.[80]

In Tripolitania furono attivati fino a un massimo di sette gruppi sahariani, mentre in Cirenaica, tra il 1924 e il 1928, vennero creati quattro squadroni meharisti, una differente denominazioni che si rifletteva nell'impiego: più ad ampio raggio quello dei sahariani, in collegamento con l'aeronautica e ove possibile con reparti di fanteria autocarrata e autoblindo, più finalizzato al controllo del territorio e all'attività di polizia e antibrigantaggio quello dei meharisti.[81] Tra il 1930 e il 1931, per l'ultima fase delle operazioni di controinsurrezione e in particolare per la conquista di Cufra, questa differenza fu però eliminata con lo scioglimento degli squadroni meharisti della Cirenaica e la formazione di tre gruppi sahariani, analoghi a quelli della Tripolitania, l'ultimo dei quali creato subito dopo l'occupazione di Cufra.

---

[80] P.C., *Colle ali d'Italia alla riconquista del Fezzan*, in «Rivista Aeronautica», 1/1931, p. 70-118.

[81] F. SAINI FASANOTTI, *Libia 1922-1931* op. cit., p. 125.

Nella sua prefazione alla relazione sulle operazioni nel Fezzan, Pietro Badoglio, all'epoca governatore unico della Tripolitania e della Cirenaica, sottolineò l'importanza dei reparti sahariani ai fini di un totale controllo del territorio, potendo spingersi sin nei più remoti angoli della regione, come avevano recentemente dimostrato nel corso di quella campagna. Nella sua visione, che evidentemente non considerava ancora tutte le grandi potenzialità dei moderni autoveicoli, i gruppi sahariani erano destinati a essere i veri dominatori del deserto, sempre che ne venissero mantenute le caratteristiche di fanteria montata con larga autonomia logistica. Queste infatti ne facevano lo strumento ideale per il controllo del territorio e per quelle operazioni di polizia coloniale che dovevano sempre essere

> spinte fino all'estremo limite senza lasciare nessuna situazione non perfettamente definita, perché da una situazione comunque incerta nascono quasi sempre conseguenze assai gravi. Il paese non si può dire sicuramente pacificato finché una sola particella di esso possa sfuggire al controllo nostro effettivo.[82]

I due raggruppamenti sahariani impiegati nel 1929 nel Fezzan furono oggetto di uno specifico addestramento d'insieme che, oltre «a stabilire la fisonomia tattica della nuova unità allora allora costituita», intesa quale reparto di fanteria montata «capace di muovere ed operare nel deserto nelle migliori condizioni sia nel tempo che nello spazio», ne finalizzava l'azione con l'inseguimento «accanito, rabbioso e condotto a fondo, il solo adatto a conseguire risultati positivi sullo speciale nemico da combattere», e perfezionava le procedure per i collegamenti, elemento essenziale per la condotta coordinata delle operazioni:

> Si addestrarono truppe ed aerei al collegamento fra comando e reparti e fra colonne e colonne, e fu distribuita un'apposita istruzione, con annesso un codice di segnalazioni per il collegamento con gli aerei. Fu costituita ed istruita, presso ogni reparto e comando, una squadra speciale per segnalazioni a terra.[83]

Alla metà degli anni Venti, se il dromedario aveva un ruolo importante nelle operazioni che si sviluppavano sempre più in profondità nel Sahara, un ruolo altrettanto significativo cominciarono ad avere gli autoveicoli, sia in campo logistico che in campo tattico. La meccanica era ancora quella degli automezzi utilizzati durante la Grande Guerra, ma già durante quel conflitto era apparso evidente che il mezzo ruotato aveva una sua importante ragion d'essere anche al di fuori della fascia costiera. Tra il 1915 e il 1917 negli scontri con i senussi a cavallo dell'ancora indefinito confine tra Egitto e Libia, le forze britanniche si erano imposte con relativa facilità all'avversario sfruttando la mobilità e la velocità garantita dal velivolo e dall'automobile. Sulle pianure steppose della Marmarica

---

[82] Comando R.C.T.C. della Tripolitania, Stato Maggiore, *L'occupazione del Fezzan*, Tripoli, Tipografia del R.C.T.C. della Tripolitania, giugno 1930.

[83] P.C., *Colle ali d'Italia alla riconquista del Fezzan*, in «Rivista Aeronautica», 1/1931, p. 70-118.

e nel vasto altopiano desertico a fondo duro che si stende più a sud fino al limitare del Gran Mare di Sabbia, le autoblindo Rolls-Royce e gli autocarri leggeri Ford T, nonostante le ruote strette e la trazione posteriore, si erano dimostrati altamente efficaci in combinazione con l'attività di ricognizione, collegamento e bombardamento del Royal Flying Corps.

Quando nel novembre del 1915 l'allora capo della confraternita senussita Sayid Ahmad al-Sharif, spinto dalle pressioni e dalle promesse di turchi e tedeschi, aveva lanciato i suoi uomini alla conquista dell'Egitto, costringendo i britannici a sgombrare Sollum e a ripiegare su Marsa Matruh, le operazioni della Western Desert Force avevano avuto all'inizio un andamento ben noto. La brigata di formazione affrettatamente costituita per far fronte all'esigenza aveva ingaggiato più volte combattimento con l'avversario, rimanendo sempre padrona del campo ma senza mai spingersi a più di un paio di giornate di marcia dalla sua base e senza mai ottenere una vittoria decisiva. I due biplani BE2c del No.14 Squadron che ne rappresentavano la componente aerea, riuscivano a localizzare gli accampamenti dei senussi, inquadrati da ufficiali turchi, ma la tempestività dell'intervento delle forze di terra, regolata sul passo della fanteria e ulteriormente limitata dalle misure di sicurezza, lasciava all'avversario la scelta del terreno e del momento dello scontro.

Le cose cambiarono quando, ricacciati i senussi oltre frontiera, le forze britanniche si affacciarono sul pianoro della Marmarica, dove le autoblindo Rolls-Royce del Light Armoured Car Squadron potevano sfruttare la loro velocità e far valere corazzatura e armamento. Il 14 marzo le 9 autoblindo e la Ford T dello squadrone sorpresero e travolsero a Bir Aziz, sulla via di Tobruk, una colonna nemica in ritirata. Le stesse autoblindo, agli ordini del maggiore Hugh Richard Arthur Grosvenor, duca di Westminster, uno degli uomini più ricchi del mondo e più noti nell'alta società, guidarono la colonna di 41 automezzi che il 17 marzo, muovendo prima dell'alba da Bir Aziz, raggiunse nel pomeriggio Bir Hakheim, percorrendo quasi 200 km di deserto per liberare dalla prigionia l'equipaggio del guardacoste *HMS Tara*, affondato il 5 novembre 1915 davanti a Sollum dal sommergibile tedesco *U-35*.[84] Colti di sorpresa dall'arrivo dei mezzi blindati, gli uomini di guardia avevano cercato di fuggire con le loro famiglie, ma erano stati subito raggiunti e falciati dalle mitragliatrici. Nel corso del 1916 alle autoblindo Rolls Royce si erano affiancate le Ford T delle Light Car Patrol, costituite da quattro di queste vetture armate di mitragliatrice con una quinta di supporto. Queste unità atipiche avevano dato ai britannici il controllo del deserto occidentale, nonostante i senussi ne occupassero diverse oasi, e tra il 3

[84] R. MCGUIRK, *The Sanusi's Little War. The amazing story of a forgotten conflict in the Western Desert 1915-1917*, London, Arabian Publishing, 2007, p. 247-258.

e il 4 febbraio 1917 li avevano cacciati da Siwa, con un'azione condotta solo da automezzi armati. Sayid Ahmad riuscì a fuggire a Giarabub, ma la caduta di quella che era stata la loro roccaforte significò la fine delle mire dei senussi sull'Egitto e creò le premesse per gli accordi di Tacroma siglati in aprile. Tanto a Bir Aziz quanto Siwa l'azione delle autoblindo aveva ricordato una carica di cavalleria, ma nessun reparto a cavallo avrebbe potuto percorrere così rapidamente le distese desertiche, o attaccare con successo un nemico armato di mitragliatrici e anche di qualche pezzo d'artiglieria senza subire gravi perdite.

Nel dopoguerra il Regio Esercito, anche sulla base di queste esperienze, aveva trasferito in Libia alcuni carri armati FIAT 2000 e FIAT 3000 e soprattutto alcune autoblindo Lancia Ansaldo 1ZM alle quali si era poi aggiunto un certo numero di autoblindo FIAT-Terni Tripoli, realizzate sul telaio dell'autocarro FIAT 15ter largamente utilizzato durante la Grande Guerra, e come le Lancia a trazione posteriore su ruote gemellate.[85] In Tripolitania ne era stato fatto inizialmente un uso limitato, e anche l'impiego degli autocarri era stato soprattutto di tipo logistico, ma le cose cambiarono quando si affrontarono le pianure predesertiche della Ghibla e della Giofra, e soprattutto quando si pose seriamente il problema della Cirenaica. Qui il terreno, sia in Marmarica sia a sud del Gebel Achdar, era pianeggiante e a fondo solido e sassoso, pur se spesso irregolare, il che permetteva di sfruttare al meglio le caratteristiche di questi mezzi, e lo stesso altopiano del Gebel Achdar, pur se in larga parte accidentato e coperto di fitta vegetazione, non escludeva affatto l'impiego degli autoveicoli. Mezzetti se ne rese conto immediatamente al suo arrivo a Bengasi nel febbraio del 1927, e, quando in aprile assunse il comando militare della colonia, tra i primi provvedimenti adottati per restituire dinamicità al dispositivo militare della Cirenaica, immobilizzato o quasi nelle guarnigioni della fascia costiera, vi fu la riorganizzazione del parco automobilistico. Gli automezzi efficienti erano circa 400, ma il numero di quelli in dotazione era molto maggiore, a riprova di una gestione inadeguata e di una tendenza che l'energico generale riuscì a correggere, ricordando con malcelato orgoglio che poco più di due anni dopo, quando lasciò il comando delle truppe della Cirenaica, sulle strade della colonia ne circolava oltre un migliaio, senza che

[85] L'autoblindo Lancia Ansaldo, presentata nel 1915, fu costruita in circa 150 esemplari nelle due versioni 1Z, caratterizzata dalle due torrette concentriche armate la prima di due mitragliatrici, la seconda di una, e 1ZM, in cui eliminata la torretta superiore per abbassare il baricentro, la terza mitragliatrice era installata nella parte posteriore dello scafo, per far fuoco in ritirata, con la possibilità di utilizzarla anche a terra su trepiede. Con un peso di 4200 kg e una corazzatura di 6 mm, in grado di resistere a colpi di fucile sparati da 100 metri, montava un motore Lancia a quattro cilindri in linea da 35 cv che gli consentiva una velocità massima di 50 km/h L'equipaggio tipo era di sei uomini. Oltre che nella Grande Guerra e in Libia, fu utilizzata in Etiopia, in Spagna, e anche nella Seconda guerra mondiale per compiti di sicurezza interna e controguerriglia, rimanendo così operativa per ben trent'anni.

vi fossero state nuove assegnazioni.[86] Per raggiungere questo risultato era stato necessario recuperare i mezzi sparsi tra i vari presidi e svuotare anche i "rottamai", riportando in efficienza autoveicoli da tempo abbandonati, spesso per guasti di minima entità. L'accresciuta disponibilità gli avrebbe permesso, senza incidere sui servizi ordinari, di organizzare un autoreparto di manovra di 300 veicoli da impiegare sia in ambito logistico, per la costituzione di colonne idriche e il trasporto urgente di rifornimenti, sia in ambito tattico, per il trasporto truppe, trasformando all'occorrenza un'aliquota della fanteria in fanteria autocarrata.

Questa innovazione è un'ulteriore conferma della capacità di adattamento al terreno e alle circostanze, perché Mezzetti non nasconde le sue perplessità in merito a un impiego generalizzato degli autoveicoli, tenuto conto anche delle caratteristiche dei mezzi. Nello scrivere alla fine degli anni Venti, sottolineava infatti che le autocolonne, «utilissime in particolari circostanze per raggiungere determinati particolari obiettivi», potevano rappresentare per il comandante una preoccupazione e un problema in più. La loro avanzata era infatti condizionata dal terreno, e non era opportuno lasciarle a loro stesse: i cinque autocarri che nel 1913-1914 avevano accompagnato la spedizione nel Fezzan ne avevano rallentato di molto la marcia, e a Gasr bu Hadi, nel 1915, «gli autocarri furono insidia e rogo ai feriti che con essi tentarono lo scampo».[87] Analoghe perplessità nutriva sull'impiego dei carri armati, ricordando forse i frequenti insabbiamenti dei FIAT 3000 che nel febbraio del 1926 avevano accompagnato la colonna inviata a occupare la lontana oasi di Giarabub, a più di 250 chilometri dalla costa. Molto utili sui terreni a fondo duro considerava invece le autoblindo e gli autocarri protetti da blindature e armati con due o tre mitragliatrici, e per quel tipo di scenario caldeggiava la costituzione di autocolonne costituite da autoblindo, autocarri armati e fanteria autocarrata, con compiti ben definiti e indipendenti da quelli delle colonne formate con fanteria appiedata e cavalleria, o da sahariani.

L'operazione di Giarabub era stata forse la prima con un significativo impiego di mezzi ruotati, una possibilità concessa dal terreno della Marmarica, in larga parte percorribile con gli autoveicoli. Per l'occasione era stata organizzata una forza di spedizione comprendente due battaglioni eritrei, IX e X, reparti autocarrati della M.V.S.N., uno squadrone meharisti, una squadriglia autoblindomitragliatrici, due pezzi da montagna autoportati, una sezione carri d'assalto, tre sezioni di autovettore armate, per un totale di 67 ufficiali, 636 uomini di truppa nazionali, 1331 tra eritrei e libici, 115 muletti e 350 autocarri.[88] La Regia Aeronautica

[86] O. MEZZETTI, *Guerra in Libia* op. cit., p. 154-155.
[87] Ivi, p. 46.
[88] A. BOLLATI, *Enciclopedia dei nostri combattimenti coloniali* op. cit., p. 326.

doveva fornire il supporto necessario in termini soprattutto di ricognizione e collegamento, e preannunciare agli abitanti dell'oasi l'arrivo della colonna con il lancio di manifestini in lingua araba che sottolineavano l'assoluta volontà di rispettare non solo persone e cose, ma anche la sacralità del luogo. A Giarabub, infatti, Mohammed ibn 'Alī as-Sanūsī aveva fondato nel 1856 la setta dei Senussi, e vi era stato sepolto tre anni dopo. Proprio per evitare la possibilità di combattimenti, l'operazione fu condotta rinunciando di proposito al fattore sorpresa e con una dimostrazione di forza intesa ad annullare ogni volontà di resistenza, secondo un altro dei principi delle campagne coloniali. Questa scelta pagò: partita il 1° febbraio 1926 da Amseat, sulla costa, dopo aver percorso 274 km la colonna, agli ordini del colonnello Riccardo Ronchetti, entrò a Giarabub il giorno 7 senza incontrare alcuna opposizione.

Velivoli Ro.1 in sosta a Bir Zighen il 13 gennaio 1931. (Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

Nel 1926 i mezzi blindati e corazzati presenti in Cirenaica erano stati riuniti nella 1ª Squadriglia autoblindomitragliatrici e autocarri armati. L'organico era di due carri d'assalto FIAT 3000, nove autoblindo Lancia 1ZM, una autoblindo di produzione britannica Lanchester 4x2, otto autoblindo FIAT-Terni modello Tripoli, 23 autocarri armati FIAT 15ter, due autovetture armate Ford T. I FIAT 15ter avevano una carrozzeria blindata con lamiere d'acciaio e tre mitragliatrici Schwarzlose, con una dotazione di 15.000 colpi, un equipaggio di quattro

uomini (sottufficiale mitragliere capocarro, conduttore, due mitraglieri), le Ford T, con un equipaggio di tre uomini, montavano una mitragliatrice Schwarzlose. Nell'agosto dello stesso anno la squadriglia fu sdoppiata dando vita a una 2a Squadriglia equipaggiata con le nove Lancia e l'autoblindo Lanchester, che andò a costituire con la 1ª il Gruppo autoblindomitragliatrici, agli ordini del maggiore Orlando Lorenzini. Il personale, tutto nazionale, proveniva dai Cacciatori d'Africa, specialità della fanteria costituita da volontari a lunga ferma reclutati per il servizio in colonia.[89] Per le operazioni nel Fezzan del 1929 alla squadriglia autoblindomitragliatrici fu assicurata una qualche autonomia operativa mettendola in grado di agire anche isolatamente con l'aggiunta di autocarri armati di due mitragliatrici, montate su affusto a candeliere, e di un reparto di 100 fucilieri, anch'essi trasportati su autocarri, di una stazione radio autoportata e di un'autoambulanza.[90] L'organico risultò così costituito da un comando, due sezioni autoblindomitragliatrici, ciascuna con 3 autoblindo e 2 autocarri armati, un reparto fucilieri, uno scaglione rifornimenti, una sezione autoblindo di riserva, un'autoambulanza e una stazione radio, con una combinazione di mezzi ruotati da combattimento e di fanteria autoportata che prefigurava le più avanzate soluzioni per la fanteria motorizzata.

[89] I 5 battaglioni della specialità Cacciatori d'Africa, dal 1924 concentrati in Cirenaica, furono sciolti tra il 1926 e il 1928, lasciando solo le squadriglie autoblindomitragliatrici.

[90] P.C., *Colle ali d'Italia alla riconquista del Fezzan*, in «Rivista Aeronautica», 1/1931, p. 70-118.

Il Gebel Cirenaico

Il Gebel Cirenaico, o Gebel Achdar, è una regione montuosa e piuttosto ricca d'acqua che si distende a est di Bengasi per poco meno di duecento chilometri con orientamento da sud-ovest a nord-est. Larga al massimo un'ottantina di chilometri, a chi viene dalla costa si presenta con due successivi gradini, salendo dal livello del mare a un'altitudine media di 250 metri per poi innalzarsi fino ai 600-800 metri della parte più interna. Il terreno roccioso è intagliato da solchi stretti e profondi, gli uadi, ed è coperto da una vegetazione di tipo mediterraneo con boschetti, fitte macchie di cespugli, alberi di ulivo. A sud del Gebel il panorama è del tutto diverso, con il pianoro accidentato e arido della Gescia, in cui l'assenza di vegetazione e i rari pozzi preannunciano le distese desertiche del Sahara, mentre più a est, verso la frontiera egiziana, si distendono le inospitali lande della Marmarica.

Il Gebel era uno scenario ideale per la guerriglia, e a rendere le cose più difficili stava il fatto che gli insorti erano meno divisi e meglio organizzati che in Tripolitania. La struttura politico-religiosa della Senussia aveva dato all'insurrezione un centro di gravità intorno al quale organizzarsi, mentre sul campo era emersa la figura carismatica di Omar el-Muktar. Alla metà degli anni Venti la situazione era sostanzialmente invariata rispetto al *modus vivendi* creato dagli accordi di Acroma del 1917, con gli italiani attestati sulla costa e la Senussia padrona dell'interno. Questo delicato e improbabile equilibrio aveva già cominciato a rompersi da tempo quando Mezzetti era arrivato a Bengasi nel 1927, e le prospettive non sembravano certo incoraggianti. La situazione non soddisfaceva nessuna delle due parti e soprattutto era inaccettabile per Roma, intenzionata a riprendere il controllo totale della cosiddetta Quarta Sponda. La mancanza di risorse, e l'abitudine a operare secondo schemi ripetitivi, non permettevano di ottenere risultati significativi, in linea con l'apatia e il senso di appagamento diffusi tra i ranghi dell'amministrazione della colonia e della sua struttura militare. Nella quasi totalità dei casi il copione si ripeteva immutabile:

> La colonna usciva da uno dei forti: era subito segnalata dai colpi di fucile coi quali le vedette dei ribelli davano l'allarme al caracol distaccato dal dor[91]. Il caracol avvertiva il dor, accampato a due o tre ore dalle nostre posizioni.

[91] Il *dor*, o *door*, plurale *duar*, indicava in Cirenaica un insieme di armati a cavallo e a piedi, ma a differenza della mehalla tripolitana, il dor includeva l'accampamento con le famiglie. Mezzetti lo definisce quindi un accampamento armato. Il *caracol* era un distaccamento del dor, forte al più di 50 uomini, con compiti di vigilanza e allarme.

> Quando la colonna giungeva alla località ov'era stato segnalato l'accampamento da sorprendere, i ribelli, ripiegate le tende, si erano già portati fuori del nostro raggio d'azione e continuavano a ritirarsi sotto la protezione dei cavalieri di retroguardia che scaramucciavano con la colonna per ritardarne la marcia.
>
> La colonna che non portava al seguito riserve d'acqua e spesso non ne trovava, sul mezzodì, dopo aver percorso dai 20 ai 25 chilometri, si arrestava e poco dopo doveva iniziare la marcia di ritorno. Era questo il momento atteso dai ribelli per rifluire da ogni parte sulla colonna seguendone la marcia, sparacchiandole contro e infliggendole qualche perdita fin entro le malcostrutte ridotte.[92]

È facile comprendere come questo genere di azioni, per molti versi e fatte le dovute proporzioni simili, per quanto riguarda mezzi e risorse, alle missioni di "*search and destroy*" condotte in Vietnam, non portasse ad alcun risultato. Le truppe subivano qualche perdita, i ribelli anche e veniva catturato un po' di bestiame, ma la ribellione certo non ne risentiva e, come sottolinea Mezzetti, la vita nei duar, poco pericolosa e libera dalle restrizioni imposte a quanti vivevano nella fascia costiera perennemente sotto assedio, era una valida alternativa alla sottomissione: «Andarsene al dor, specie per i giovani, era una festa, e ciò spiega come spesso sui caduti trovammo la carta d'identità degli pseudo-sottomessi».

Occorreva impostare le operazioni su basi diverse, in modo più organico e con mezzi più efficienti, a cominciare dall'impiego di più colonne mobili con una qualche autonomia logistica e in grado di convergere sulle formazioni ribelli non soltanto per batterle ma per distruggerle. Per farlo era necessario non soltanto percorrere il territorio, ma occuparlo e organizzarlo per impedire all'avversario di mantenervi la sua organizzazione politica e militare potendo disporre liberamente dei pascoli, dei boschi, dei terreni da semina e soprattutto dei posti d'acqua. Per utilizzare ancora le parole di Mezzetti, «si trattava di portare il sistema delle nostre occupazioni al di là dei loro territori di pascolo e di semina, accompagnando a un'azione energica, implacabile contro i ribelli, un'azione efficace di tutela dei sottomessi». In termini più moderni, e con la sintesi tipica della lingua inglese, si potrebbe dire che a una strategia del tipo "*search and destroy*", dimostratasi inefficace, se ne doveva sostituire un'altra, del tipo "*clear and hold*", con l'obiettivo di replicare in Cirenaica, in presenza di un'opposizione meno frammentata e più organizzata, il sistema dell'espansione a macchia d'olio attraverso l'occupazione e l'organizzazione di zone progressivamente sempre più ampie.

Ancora una volta, anche se in forme diverse, emergeva la differenza principale esistente tra una situazione di guerra convenzionale e una situazione di guerra insurrezionale protratta nel tempo, differenza che risiede in primo luogo nell'identificazione del centro di gravità, tanto per le forze governative quanto per gli insorti. In una guerra convenzionale il centro di gravità dell'avversario

[92] O. MEZZETTI, *Guerra in Libia* op. cit., p. 149-150.

può non essere facile da identificare, ma è comunque ben distinto e ciascuna delle due parti schiererà le sue forze in modo da proteggere il proprio. Da secoli infatti la pietra angolare del pensiero militare occidentale è riuscire a porsi nella condizione di attaccare il centro di gravità del nemico per costringerlo a capitolare. Al contrario, in una situazione di controinsurrezione, il centro di gravità è lo stesso per entrambi i contendenti, che non possono sperare di vincere senza il supporto della popolazione, o quanto meno senza la sua neutralità.[93] In caso contrario la struttura sotterranea dell'insorgenza verrebbe allo scoperto e potrebbe essere facilmente distrutta, privandola delle sue fonti di intelligence, di reclutamento e di rifornimento, e allo stesso modo le forze governative, o occupanti, non possono raggiungere i loro scopi senza poter contare quanto meno sull'acquiescenza della popolazione, soprattutto in presenza di un movimento insurrezionale con una grande forza di attrazione e una notevole aggressività, come nel caso della Cirenaica.

In un tale contesto l'applicabilità delle teorie occidentali sulla guerra, e sul potere aereo, viene a essere messa in discussione per quanto riguarda la possibilità di risolvere la situazione semplicemente con la forza dell'acciaio e del fuoco, ed è necessario reinterpretarle e integrarle con altre misure. Lyautey, durante i lunghi anni trascorsi tra Algeria e Marocco con crescenti responsabilità anche di governo, individuò tre principi irrinunciabili per una strategia di pacificazione a macchia d'olio, vale a dire: una forza militare schiacciante e la disponibilità a usarla; il rispetto per la religione, gli usi e i costumi della popolazione, unito all'attenzione per lo sviluppo economico della regione; l'unicità di comando mantenuta per il tempo necessario a ottenere dei risultati.[94] Erano principi che sarebbero stati certamente approvati dagli ufficiali italiani impegnati in quegli anni in Libia, come si è visto da alcune delle testimonianze citate e come vale la pena di ribadire, usando le parole dell'allora tenente colonnello Pietro Maletti, uno tra i migliori "coloniali", discusso soprattutto per le successive vicende etiopiche, in un articolo dedicato alla regione della Sirtica pubblicato nel 1926 sulla *Rassegna Italiana*:

> Chiunque voglia comandare durevolmente e sicuramente in Libia deve soddisfare a tre condizioni essenziali: esser forte, esser giusto, avvantaggiare il paese. La forza trae seco il rispetto, l'obbedienza, la disciplina, l'ordine; bisogna dunque esser forti. La giustizia concilia la fiducia, la stima, la devozione; bisogna dunque esser giusti. Le opere benefiche, cioè lo sviluppo economico del paese, la elevazione materiale e morale delle condizioni di vita della popolazione sono la casa in comune entro la quale conquistatori e conquistati nei momenti

[93] D. M. DREW, *Air Theory, Air Force and Low Intensity Conflicts. A short journey to confusion, in The paths to heaven*, op. cit., p. 321-355.

[94] G. POTIRON DE BOISFLEURY, *The Origins of Marshal Lyautey's* op. cit., p. 65.

> gravi si asserragliano per difendersi in quella solidarietà istintiva che viene dalla comunanza di interessi; bisogna quindi innalzare il paese e costruire quella rete d'interessi che unisce.[95]

Come aveva sottolineato Lyautey, la penetrazione pacifica era una formula attraente ma trovava la sua premessa indispensabile nell'uso e nella dimostrazione della forza militare, che sola può aprire la via al dialogo, e il primo passo doveva dunque essere necessariamente di quel tipo. Nei due mesi che seguirono il suo insediamento, Mezzetti riorganizzò le truppe disponibili in Cirenaica affidando alla componente nazionale, costituita da reparti di camicie nere della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale e dei Cacciatori d'Africa, compiti di presidio, con i primi dislocati nel Sud bengasino e nella zona di Agedabia, e i secondi nella piazza di Bengasi e nelle zone di Cirene, di Derna e della Marmarica, e creando una massa di manovra costituita da 10 battaglioni eritrei o libici, 4 squadroni e 3 bande a cavallo a reclutamento indigeno e 5 sezioni d'artiglieria, oltre ai meharisti e ai reparti autoblindomitragliatrici e autocarrati con aliquote di cacciatori e camicie nere. Nel frattempo veniva perfezionata l'organizzazione logistica del territorio con la costituzione nei presidi di scorte bastanti per due o tre mesi e di depositi di viveri e materiali a vantaggio delle colonne mobili. Queste a loro volta, considerate le caratteristiche di non facile percorribilità del territorio, avrebbero dovuto avere al seguito, a dorso di cammello, sette giornate di viveri e cinque di acqua, in ragione di tre litri al giorno per gli uomini e venti per i quadrupedi, con la possibilità di attingere ove necessario da una riserva idrica autocarrata.

Il ciclo operativo dell'estate del 1927 venne impostato da Mezzetti con l'obiettivo di impadronirsi delle maggiori riserve d'acqua, snidare le principali masse armate avversarie, forti in tutto di quasi 2000 uomini e annidate nelle regioni impervie e boscose dello Uadi Cuf (Wadi al-Kuf) e dello Uadi Sammalùs (Wadi Sammalùs), tenendole sotto pressione e tentandone continuamente l'aggiramento per impedirne la fuga verso la regione predesertica.[96] Le operazioni, condotte da sei colonne in collegamento radiotelegrafico e appoggiate dai velivoli della Regia Aeronautica di base a Barce, Maraua e Slonta, ebbero inizio il 9 luglio. L'indomani la colonna principale, agli ordini del generale Mezzetti e forte di quattro battaglioni eritrei (IV, XIV, XVI, XXII), un battaglione libico, quattro squadroni savari e una batteria eritrea, guidata dalla ricognizione aerea ingaggiava a Bir Zeitun, a est dello Uadi Sammalùs, il grosso dei ribelli, circa 1500 uomini dei duar Abid, Braasa e Hasa Abeidat agli ordini di Omar el-Muktar, mentre le altre colonne manovravano per sbarrare le vie dell'ovest, del nord e del nord-est.

---

[95] P. MALETTI, *La Regione Sirtica*, ottobre 1926, AUSSME, Fondo L-8, busta 186, fascicolo 1, in F. SAINI FASANOTTI, *Libia 1922-1931. Le operazioni militari italiane*, op. cit., p. 62.

[96] O. MEZZETTI, *Guerra in Libia* op. cit., p. 162.

La via del sud era chiusa dalla colonna celere del capitano Lorenzini, con una squadriglia autoblindomitragliatrici e una centuria autocarrata della 2ª Legione CC.NN. *Berenice*, e quella dell'est, verso la Marmarica, resa impraticabile dalla mancanza di posti d'acqua. I duar si erano dispersi per cercare scampo in varie direzioni attraverso le maglie del dispositivo e ne seguì una serie di combattimenti che si conclusero all'imbrunire, col bilancio di una trentina di insorti uccisi, un centinaio di dromedari catturati o abbattuti e una decina di donne catturate, a fronte di un ufficiale e dieci ascari feriti. A differenza di quanto era avvenuto fino ad allora, nonostante l'imperversare del ghibli che cominciò a soffiare impetuoso all'alba dell'11 luglio, le colonne non rientrarono alle loro basi ma continuarono l'inseguimento, e alle prime luci del 13 luglio la colonna Mezzetti entrava ancora in combattimento, distruggendo gran parte del dor Braasa, sorpreso in marcia con la carovana delle famiglie al seguito. Il dor lasciava sul terreno 70 caduti e 300 dromedari, mentre una cinquantina tra donne e bambini e 200 dromedari venivano catturati, a fronte di 5 caduti e 19 feriti tra gli ascari eritrei.

Dopo una breve pausa utilizzata per ricostituire le riserve idriche e riordinare le carovane, le colonne vennero riposizionate tra Maraua, Gerrari e Chaulan, lungo la cosiddetta linea della risorgive, per interdire l'accesso ai pozzi e alle sorgenti del Gebel, conducendo a tal fine un intenso pattugliamento aggressivo in tutta l'area che tra il 15 e il 25 luglio fruttò la cattura di oltre 200 cammelli e l'eliminazione di una sessantina di armati. Nel frattempo la ricognizione aerea aveva segnalato che grossi nuclei ribelli si stavano raccogliendo nella zona dello Uadi Scebrica, a sud di Gasr Remteiat, e venne così organizzata una nuova operazione a largo raggio che ebbe inizio nella notte sul 19 luglio. Guidata dai velivoli, la colonna Mezzetti entrava in contatto all'alba con l'avversario che si dava alla fuga verso sud incalzato dai savari e bombardato dal cielo, mentre veniva serrato sui fianchi dal sopraggiungere di altre due colonne, quella del tenente colonnello Piatti, con un battaglione eritreo e una banda irregolare, dalla sua destra, e quella del tenente colonnello Spernazzati, con due battaglioni eritrei, una compagnia libica, una batteria libica e una banda irregolare, dalla sua sinistra, entrambe guidate dai messaggi lanciati dai velivoli. La fuga sempre più disordinata fu infine intercettata più a sud dalle autoblindo di Lorenzini, arrivate sulla scena in tempo utile nonostante il terreno difficile. I combattimenti, sempre più sporadici, proseguirono nella giornata del 20 luglio, ma ormai gli insorti non avevano più alcuna coesione organica: anche se le perdite in combattenti erano state relativamente limitate, con 46 caduti e un numero imprecisato di feriti, avevano lasciato nelle mani delle truppe italiane 5 prigionieri, 163 dromedari e 400 ovini, contro un morto e 11 feriti.

L'aviazione della Cirenaica era stata in questa fase delle operazioni particolarmente attiva e l'impegno profuso era stato pagato con la morte del

sergente motorista Montaldo, colpito quando il 12 luglio il suo Ca.73 si era abbassato per mitragliare un nucleo di armati, e con la perdita di un altro bombardiere Caproni, costretto ad atterrare in emergenza presso Ghedir Bu Ascer dall'arresto di un motore. Dei cinque uomini di equipaggio, i due ufficiali, pur allo stremo delle forze, riuscirono a raggiungere il XIV Battaglione Eritreo a Maraua; i tre sottufficiali, che avevano voluto scegliere un'altra strada, vennero invece catturati dal dor Abid e sarebbero stati uccisi l'11 agosto, quando il dor fu attaccato dalla colonna Lorenzini.

Allo Uadi Cuf, dove si trovava la base logistica dei duar, con 15.000 ovini e un migliaio tra bovini e cammelli guardati da 350 armati, e dove la difesa era rappresentata dalla natura impervia dei luoghi, le operazioni ebbero carattere diverso, con tutte le caratteristiche del rastrellamento. Tra il 27 e il 31 luglio la regione venne circondata dalle truppe che poi strinsero progressivamente il cerchio, fino a soffocare le ultime resistenze e a catturare o ad abbattere le greggi e gli armenti. I dati ufficiali parlano di 150 insorti rimasti sul terreno e di 50 tra donne e bambini catturati, insieme con 10.000 ovini, 300 tra bovini e cammelli, e molto materiale. L'azione, che inferse un colpo durissimo all'organizzazione degli insorti, privata in un colpo sola della quasi totalità delle sue fonti di alimentazione, e sfatò la fama di inviolabilità della regione dello Uadi Cuf, costò alle truppe italiane la morte di un ufficiale e 35 ascari, con un ufficiale, una camicia nera e 80 ascari feriti.

Rimaneva in armi e ancora ben organizzato il dor Abid contro il quale fu organizzata una nuova operazione all'inizio di agosto, senza dar tempo agli insorti di riprendersi dai colpi ricevuti. La ricognizione aerea lo aveva segnalato nella zona di Ghedir Sciomar, e fu in quella direzione che mosse a mezzanotte del 9 agosto la colonna principale, agli ordini di Mezzetti, con i battaglioni eritrei XIII, XIV, XXII, il VII Battaglione Libico, il Gruppo Squadroni Savari, una batteria eritrea e una sezione di artiglieria libica. La seguiva la squadriglia autoblindomitragliatrici che questa volta, anziché cercare un movimento aggirante, ormai previsto e atteso dai ribelli, avrebbe dovuto entrare all'improvviso in azione scavalcando i fanti libici ed eritrei e realizzando in questo modo la sorpresa. Più a est muoveva la colonna Piatti, con i battaglioni eritrei XV e XVI, la banda irregolare di Cirene[97] e una sezione d'artiglieria, il cui compito era eliminare un nucleo ribelle individuato nella zona dello Uadi Sammalùs e impedire la fuga verso oriente

[97] La banda irregolare di Cirene era stata costituita nel 1921 con elementi Braasa, Hasa e Dorsa. Venne impiegata per la sicurezza delle vie di comunicazione e l'incolumità delle popolazioni sottomesse, e dal 1923 anche nelle operazioni per la riconquista del territorio cirenaico. Data la sua composizione, i suoi uomini si trovarono a combattere spesso contro parenti e amici, a riprova di quanto labile potesse essere il confine tra sottomessi e ribelli.

del dor Abid. Questo, evidentemente preavvertito dei movimenti in atto, si era allontanato verso sud nel tentativo di sottrarsi al contatto e per tutta la giornata del 10 agosto riuscì a evitarlo, mentre l'accampamento segnalato a Meduar Sammalùs fu attaccato prima dai velivoli del capitano Piacentini e del tenente De Giuli e poi dalla colonna Piatti che lo disperse con la cattura di 20 donne e bambini e di 40 cammelli carichi e uccidendo 16 insorti.

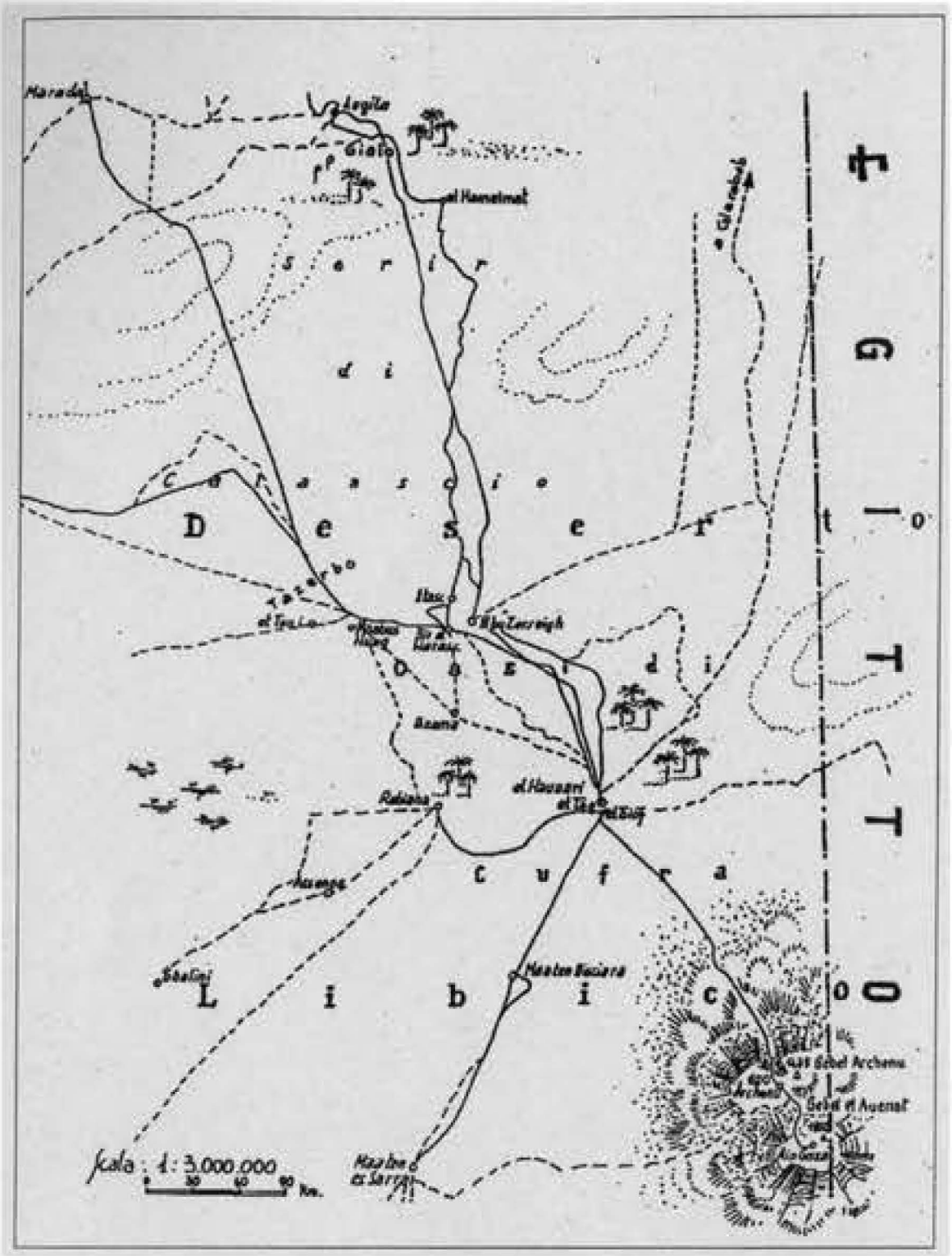
L'inseguimento degli Abid venne ripreso la mattina dopo alle prime luci dell'alba. La colonna Mezzetti si diresse verso Bezzuili, la colonna Lorenzini su el-Heira el-Agaba, dove la ricognizione aerea aveva segnalato la sera prima l'accampamento del dor ribelle. Gli insorti, forse persuasi in base alle precedenti esperienze che l'operazione si fosse conclusa con gli scontri del giorno prima, furono colti del tutto di sorpresa dall'irrompere delle autoblindo e si diedero a una fuga disordinata verso sud abbandonando tende e materiali. Il racconto di Mezzetti consente di comprendere quale potesse essere l'impatto dei veicoli blindati e anche il livello di familiarità che il loro equipaggi avevano ormai con il terreno:

> L'inseguimento fu accanito, lungo e difficile perché i ribelli posero in opera ogni mezzo per salvarsi: vasti appezzamenti di erbe secche furono incendiati innanzi alle macchine con la vana speranza di appiccar loro il fuoco ed accecare col fumo gli equipaggi, uidian e canaloni laterali furono occupai come rifugio o come appostamento, concentramenti e assalti violenti di armati furono tentati contro automezzi isolati, ma tutto fu vano: la squadriglia guidata dalla ferrea volontà e dall'intuito manovriero del suo Comandante, riuscì a raggiungere avvolgere e distruggere tutta la grossa colonna ribelle.[98]

Alle 14:30, oltrepassata la testa della carovana in fuga, la colonna Lorenzini non aveva più obiettivi da battere nel suo raggio d'azione. Con l'aiuto dei velivoli, che indicavano le direttrici di fuga e segnalavano eventuali insidie, la squadriglia autoblindomitragliatrici e la centuria autocarrata di camicie nere avevano inferto un duro colpo al dor Abid, che lasciò sul campo oltre 200 combattenti e più di un migliaio di cammelli carichi.

Il resto del mese trascorse con azioni di rastrellamento che, pur portando a diversi piccoli scontri, evidenziarono una minore combattività dei ribelli che ora cercavano di evitare a ogni costo il contatto. L'insistita azione delle colonne mobili, sempre appoggiate dalla Regia Aeronautica, consentì di completare il 27 agosto la distruzione di quanto restava del dor Abid, sorpreso nella zona di Eleima dall'azione convergente di tre battaglioni eritrei e della squadriglia Lorenzini. L'azione, che si concluse con l'uccisione di 16 insorti e la cattura di 10 tra donne e bambini e di 100 cammelli, con un morto e due feriti tra gli ascari,

[98] O. MEZZETTI, *Guerra in Libia* op. cit., p. 183.



Il quadrante sudorientale della Libia con le oasi di Gialo e di Cufra,
e il massiccio del Gebel Auenat, in uno schizzo degli anni Trenta. (AUSSME)

vide per la prima volta l'impiego di un battaglione eritreo autocarrato, il XIV. Una colonna di 60 autocarri, dei quali 16 destinati ai rifornimenti, venne infatti utilizzata per far compiere a 400 ascari del reparto un ampio movimento aggirante, che fu un ulteriore elemento di sorpresa per un avversario già disorientato. La colonna autocarrata venne poi utilizzata anche nell'analoga operazione che tra il 4 e il 5 settembre, con l'impiego di cinque colonne di battaglione e della colonna Lorenzini, portò alla distruzione delle formazioni armate degli Hasa Abeidat, nel Gebel orientale, a sud di Gasr Remteiat. L'ultima azione del ciclo operativo dell'estate del 1927 sul Gebel Achdar fu appannaggio della squadriglia Lorenzini che a nord della Baltet Zalagh, con l'ausilio della ricognizione aerea, il 13 settembre attaccò e distrusse un forte nucleo del dor Braasa, articolato su due accampamenti, che era fuggito a sud dopo i combattimenti di luglio.

Le nuove tattiche messe in atto da Mezzetti, con l'utilizzo coordinato di tutti i mezzi disponibili, unite allo sfruttamento della tecnologia, rappresentata dai velivoli, dagli automezzi e dalla radiotelegrafia, e a una mobilità senza precedenti delle truppe, aveva dato i risultati attesi;[99] l'effetto più evidente era un vasto movimento di sottomissione, che lasciava ben sperare mentre si cominciava a organizzare il territorio del gebel. Un'endemica carenza di risorse impedì però che questa fondamentale attività avesse lo sviluppo necessario, mentre la forza di attrazione della Senussia, e il suo personale carisma, permettevano a Omar el-Muktar di tornare a disporre di circa 750 armati, dei quali 300 a cavallo, già nella tarda primavera del 1928.[100] Gli insorti riprendevano anche la via delle razzie ai danni dei "sottomessi", per alimentare così la lotta, in uno scenario in cui queste incursioni lasciavano spesso una scia sanguinosa, data la mano pesante degli uomini di el-Muktar. Lo stesso Mezzetti, che avrebbe lasciato la Cirenaica all'inizio del 1929, si rendeva ben conto della situazione e non ignorava il rapporto, spesso ambiguo, che esisteva tra ribelli e sottomessi:

> La ribellione è congenita, quasi endemica, in quelle terre e ripete le sue origini storiche ed etniche da tempi remoti. […] Né la situazione poteva dirsi mutata, perché non vi era ancora, (oppure era soltanto al suo promettente inizio) un assetto economico tale da costituire centri agricoli e urbani di assorbimento della popolazione. […] Tutto questo ci avvertiva della facilità con cui nuovi focolai di ribellione potevano accendersi e diffondersi; occorreva quindi vigilare in armi, ma soprattutto occorreva che un'energica ed intelligente opera politica seguisse alle

[99] Secondo i dati riportati da Mezzetti, le perdite inflitte ai ribelli tra il luglio e il settembre del 1927 furono di 1296 morti, 250 donne e bambini raccolti e messi in salvo, 3144 cammelli abbattuti, 842 catturati, 18.070 ovini catturati, 5000 abbattuti, 176 bovini e 26 cavalli catturati, oltre alla quasi totalità dell'equipaggiamento e del vettovagliamento. Le perdite subite sono di 2 ufficiali, 5 aviatori e 61 ascari morti e 5 ufficiali, 2 aviatori, 4 militari nazionali e 158 ascari feriti. (Ivi, p. 189)

[100] F. SAINI FASANOTTI, *Libia 1922-1931* op. cit., p. 272.

> operazioni militari e ne mettesse in valore i risultati, eliminando le cause principali di alimento e di forza della ribellione: la connivenza dei sottomessi e la Senussia. […] era il caso normale in Cirenaica, dov'era comunissimo trovare la famiglia che aveva parte degli uomini validi nel Dor e parte col Governo; fatto perfettamente logico dal punto di vista indigeno, perché il fucile nel Dor rappresentava la garanzia contro le razzie e le rappresaglie e, forse, la pace della coscienza di fronte ad Allah, mentre il fucile col Governo rappresentava, nello stesso tempo, la paterna protezione di questo ed il terreno dove far pascolare il bestiame e mettere la tenda al sicuro dai pericoli della guerra.[101]

Da esperto coloniale, Mezzetti – come altri ufficiali italiani ed europei – aveva colto l'essenza del problema, con un'analisi che, depurata dalle connotazioni ambientali più peculiari, non perde di validità nel tempo e si ripropone anche in scenari attuali. Da sempre infatti gli insorti sfidano il governo o lo stato occupante puntando a rendergli impossibile svolgere le funzioni amministrative e di amministrazione locale, oppure usurpandole, a cominciare dalla raccolta delle tasse, per proseguire con la gestione dell'economia spicciola e il controllo dei movimenti.[102]

David Galula, un teorico francese della controguerriglia, ne ha paragonato la natura a una competizione per il governo, in cui entrambe le parti cercano di mobilitare a loro favore la popolazione, o almeno di controllarla. Anche Bernard Fall, un altro teorico francese, con esperienze maturate sul campo come membro della resistenza nella Seconda guerra mondiale e come combattente in Indocina, ha espresso lo stesso concetto, secondo cui un governo che sta perdendo la sua battaglia contro una qualche insorgenza, non viene sconfitto perché battuto sul campo, ma perché non riesce più a governare, non *out-fought* ma *out-governed*. Prima di essere ucciso in combattimento nel 1967 in Vietnam, dove si trovava come consigliere, Fall avrebbe chiarito ulteriormente il suo pensiero affermando che durante la Seconda guerra mondiale nessun movimento di resistenza mirava a sconfiggere e tanto meno a distruggere l'esercito tedesco, cosa di cui sarebbe stato assolutamente incapace, ma ad attivare un sistema competitivo per il controllo della popolazione. Questa competizione deve essere interpretata non in termini strutturali, data la differenza tra i due attori (uno ben riconoscibile anche nei segni esteriori, l'altro molto più elusivo, con un'organizzazione spesso tanto diffusa e capillare quanto difficile da identificare), ma in termini funzionali, con riferimento a quattro funzioni specifiche dell'azione di governo: penetrare nella popolazione comunicando il proprio messaggio, regolare i rapporti sociali, prelevare risorse attraverso le tasse, utilizzarle per fini comuni. Sono quattro funzioni che

[101] O. MEZZETTI, *Guerra in Libia* op. cit., p. 191-192.
[102] D. KILCULLEN, *Counterinsurgency* op. cit., p. 149-150.

possono essere svolte indipendentemente dal tipo di struttura, e quindi tanto da un governo quanto da un'organizzazione non statale.

La situazione che si stava creando in Cirenaica aveva molto in comune con questo scenario quando nel giugno del 1929 tra il governatore, maresciallo d'Italia Pietro Badoglio, e Omar el-Muktar venne concordata una tregua che avrebbe dovuto permettere alle due parti di arrivare col tempo a una soluzione più stabile e duratura. Le basi per un vero accordo erano in verità piuttosto deboli, e quando alla fine di ottobre la tregua non venne rinnovata la situazione precipitò. A riaccendere le ostilità fu l'imboscata in cui l'8 novembre furono uccisi un brigadiere dei carabinieri e tre zaptiè, carabinieri ausiliari reclutati tra la popolazione, inviati a riparare una linea telegrafica. Le successive operazioni di controinsurrezione, subito avviate, furono impostate e condotte sulla falsariga del ciclo operativo dell'estate del 1927, con l'impiego di colonne mobili assistite dalla ricognizione aerea, anche se l'avversario aveva imparato la lezione e si comportava in modo ancora più elusivo, facendo sentire ovunque la sua presenza ma evitando per quanto possibile di farsi agganciare in combattimento e di offrire un obiettivo pagante.

Il quartier generale dell'aeronautica era a Bengasi, ma le forze aeree dislocate nella colonia potevano contare su altri due aeroporti ben attrezzati ad Agedabia e Tobruk, e soprattutto su una rete di campi di manovra organizzati tutt'intorno al Gebel, da El Agheila, nella Sirte, a Bir Hakheim, a sud di Tobruk. A Bengasi si trovavano le squadriglie 16ª e 23ª, su Ro.1 con qualche Ca.73, mentre ad Agedabia e Tobruk erano dislocate rispettivamente la 26ª e la 37ª, nelle quali lo SVA stava lasciando il posto al Ro.1. In totale l'aviazione della Cirenaica poteva schierare una trentina di velivoli, con una presenza del biposto Romeo che era al momento di una quindicina di macchine. I tre campi principali erano ben posizionati per coprire l'intera regione e i suoi approcci meridionali, mentre i campi di manovra permettevano di garantire la necessaria aderenza all'azione delle forze di terra e di proiettare l'intervento dei velivoli nelle profondità del deserto. Prima ancora dell'inizio delle ostilità infatti, per due volte, il 15 settembre e il 3 ottobre, pattuglie di Ro.1 erano state inviate in ricognizione sulla lontana oasi di Cufra, il cuore stesso della Senussia, a oltre cinquecento chilometri di distanza. Se queste missioni avevano anche un significato di *show of force*, in un momento in cui la fragile tregua in essere già vacillava, il raid del solitario Ro.1 che tra il 26 ottobre e il 3 novembre percorse da un campo di manovra all'altro la rotta Bengasi - Apollonia - Derna - Tobruk - Bardia - Giarabub - Gialo - Marada - El Agheila - Bengasi, era invece finalizzato a integrare la cartografia disponibile con informazioni dell'ultima ora. Non è un caso che il pilota del biplano Romeo fosse il tenente colonnello Roberto Lordi, comandante dell'aviazione della Cirenaica, che aveva guidato anche la ricognizione su Cufra del 15 settembre.

Un biposto Ro.1 in volo sul deserto sabbioso a sud di Bir Zighen nel gennaio del 1931.
(Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

La prima missione di ricognizione della campagna fu eseguita il 9 novembre, e da quel momento i Ro.1 volarono diverse sortite al giorno, cercando i gruppi armati degli insorti, esplorando il terreno davanti e sui fianchi dei battaglioni in movimento nel Gebel Achdar e mantenendo i collegamenti tra le diverse colonne e tra queste e i comandi. I velivoli intervennero anche a diretto supporto delle truppe con l'armamento di bordo, e la robustezza del Ro.1 fu sfruttata per missioni di "MEDEVAC" e per trasportare alcuni ufficiali dal quartier generale al teatro dell'azione e da una colonna all'altra. Il dor di Omar el-Muktar venne scoperto il 10 novembre e l'indomani fu oggetto di un primo attacco da parte di 5 Ro.1 e un Ca.73 guidati dallo stesso Lordi. Con più passaggi a bassa quota, l'azione di bombardamento e mitragliamento disperse gli insorti causando gravi perdite, ma uno dei biposto Romeo fu colpito in punti vitali dalla fucileria e costretto ad atterrare. Dopo una difesa tanto inutile quanto accanita, i due aviatori, maresciallo pilota Ottone Huber e tenente osservatore Giuseppe Beati, vennero catturati. Nel contesto di vicende mai del tutto chiarite, furono uccisi di lì a qualche giorno, dopo una breve e tormentata prigionia, in linea con

la sorte che nelle colonie attendeva spesso gli aviatori caduti nelle mani degli insorti. A entrambi sarebbe stata concessa la Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria.[103]

La ricognizione aerea era la sola fonte di informazioni davvero affidabile ed era una fonte che i reparti, impegnati nel tentativo di agganciare un avversario mobile e sfuggente, tentavano di sfruttare per serrare le distanze ed evitare sorprese. Le colonne si muovevano infatti solo se appoggiate da pattuglie di velivoli che non erano soltanto gli "occhi" dei comandanti, ai quali assicuravano il necessario livello di *situation awareness*, ma anche la "rete" che le collegava tra loro permettendo di agire in modo coordinato. Dal momento che l'uso della radio nelle comunicazioni terra-bordo-terra era ancora limitato, i messaggi lanciati dall'alto e i teli colorati disposti secondo un codice prestabilito erano ancora i soli mezzi disponibili, ma il sistema funzionò piuttosto bene, anche se non sempre gli esiti furono quelli sperati. Pattuglie di Ro.1 ingaggiarono gruppi di insorti il 16, il 17, il 19, il 23, il 24 e il 25 novembre, con le truppe però sempre troppo lontane per poter intervenire e sfruttarne l'azione nei confronti di questi *time sensitive target*.

I ribelli, consapevoli del pericolo, ridussero al minimo i movimenti alla luce del sole, e per diverse settimane si mostrarono soltanto in piccoli gruppi, pronti a disperdersi non appena avvistati. La prima vera opportunità si presentò così soltanto il 20 dicembre, quando un grande accampamento, localizzato dall'aria presso il Gasr Remteiat, fu attaccato da 5 Ro.1 che cadenzarono la loro azione per fissare i ribelli sul posto e dar tempo a un paio di battaglioni di convergere in zona. Ancora una volta però la maggior parte dei combattenti riuscì a sfuggire, sia pure al prezzo di pesanti perdite. Null'altro accadde fino al 20 gennaio 1930, quando il dor di Omar el-Muktar, con parecchio bestiame al seguito, fu scoperto nello Uadi Mahaggia. Il giorno dopo 9 Ro.1 lo attaccarono e lo dispersero, ma neanche in questa occasione le forze di terra riuscirono ad agganciare i ribelli. La caccia continuò però senza tregua, e il 26 gennaio i velivoli li localizzarono nuovamente mentre si stavano raggruppando a sud dello uadi. Due giorni più tardi, 6 Ro.1 li martellarono per l'intera mattinata, permettendo alle truppe di arrivare sulla scena, ma ancora una volta, pur duramente colpito, il gruppo armato di Omar el-Muktar riuscì a far perdere le sue tracce. Il 1° febbraio fu scoperto a sud di Gasr Remteiat e nel primo pomeriggio venne bombardato da 7 Ro.1, in quella che sarebbe stata l'ultima importante azione di questo tipo per più di tre mesi. Gli insorti, infatti, tentarono in ogni modo di sfuggire all'attenzione e furono di nuovo individuati in numero consistente soltanto il mattino del

[103] *La Grande Guerra. Le medaglie d'oro al valor militare 1918*, con appendice 1916-1929, a cura del Gruppo Medaglie d'Oro al Valor Militare, Roma, 1968, p. 244-245, 246-247.

13 maggio, quando un accampamento di una cinquantina di tende con molto bestiame venne "fissato" da 12 Ro.1 vicino allo Uadi Remteiat e quindi attaccato da terra dalle truppe nel frattempo sopraggiunte. Lo stesso schema fu riproposto il 16 maggio, con tre pattuglie di 4 Ro.1 che si susseguirono sulla scena a intervalli di mezzora fino all'arrivo di una colonna guidata sul posto da un altro velivolo.

Se una critica si può fare alla condotta di queste operazioni, è relativa al forse troppo affidamento fatto sulla ricognizione aerea, dando al velivolo il compito di individuare e riconoscere qualunque gruppo nomade o carovana, a scapito dell'utilizzo di altre fonti, pur disponibili, a cominciare dalla ricognizione terrestre con pattuglie di esploratori. Nel contesto del Gebel Achdar, con la sua geografia tormentata e la copertura boscosa, l'osservazione aerea incontrava limiti evidenti, ma è anche vero che si trattava di una modalità collaudata, meno pagante dal punto di vista del rapporto costo-efficacia ma sotto il totale controllo dei comandi, e non condizionata dal terreno o dall'avversario.

Il ritmo delle operazioni aumentò in giugno, quando il dor di Omar el-Muktar fu individuato nella zona boscosa a nord-ovest di Slonta. Fu così concepito un complesso piano d'azione con l'intervento di battaglioni eritrei e libici, squadroni di cavalleria indigena, reparti motorizzati organizzati in 12 colonne che, in costante contatto l'una con l'altra, dovevano convergere su quella posizione muovendo dall'area di Mechili a sud e dalla regione di Cirene a nord. Il 15 giugno la componente aerea del dispositivo venne concentrata sul campo di manovra di Slonta, che si trovò così ad accogliere 20 velivoli con 28 ufficiali e 35 tra sottufficiali e specialisti.

Il mattino dopo 6 Ro.1 si alzarono in volo all'alba per esplorare il terreno davanti ai reparti e guidarne l'avanzata, con una ripartizione in settori che prevedeva un velivolo ogni due colonne. Ben presto un Ro.1 segnalò circa 200 cavalieri che galoppavano verso sud nel tentativo di sfuggire all'accerchiamento e subito altri 6 biposto decollarono da Slonta, ciascuno armato con 500 chilogrammi di bombe, per disperderli con ripetuti passaggi a bassa quota nei quali fecero uso anche delle mitragliatrici. Gli stessi 6 Ro.1, dopo essersi riforniti e riarmati, sorpresero allo scoperto una carovana di cammelli che attaccarono e distrussero. Sempre quel mattino un altro Ro.1 scoprì un'ottantina di cammelli scortati da molti uomini armati vicino allo Uadi Rumteiat e avvertì subito le due colonne più vicine, mentre due biposto bombardavano e mitragliavano la carovana per bloccarla sul posto e facilitare il compito delle truppe. Non era ancora mezzogiorno ma l'operazione si era ormai trasformata in un'azione di rastrellamento. Nei giorni seguenti, con il ridursi dell'intensità e del numero degli scontri, fu chiaro che ben poco c'era ancora nelle maglie della rete e il 20 giugno l'operazione venne sospesa.

Pur scampati all'annientamento, gli insorti del Gebel non erano più in grado di condurre azioni su vasta scala, in quanto non appena si riunivano venivano subito scoperti dalla ricognizione aerea e braccati da terra e dal cielo, ma sfruttando le ore notturne, muovendosi in piccoli gruppi e mescolandosi alla popolazione riuscivano ancora a negare il pieno controllo della regione alle forze italiane e a sviluppare quella competizione per il governo che si è visto essere l'essenza di una campagna insurrezionale. Per contrastare questa nuova tattica la regione venne divisa in cinque settori pattugliati senza sosta da colonne mobili di cavalleria e fanteria assistite dagli onnipresenti Ro.1, ma per aver ragione di quello che fu chiamato il "governo della notte", in quanto nelle ore notturne gli insorti riacquistavano libertà di movimento, fu necessario condurre la lotta anche su un altro piano. Il 29 maggio 1930 il nuovo vicegovernatore della Cirenaica, generale Rodolfo Graziani, subentrato in marzo al generale Domenico Siciliani, ordinava l'arresto dei capi delle zavie ("zawiya") – scuole coraniche che erano i centri del potere anche economico della Senussia – e subito dopo il sequestro dei loro beni.

Gli insorti si videro così privati in un colpo solo della fonte primaria delle loro risorse e, subito dopo, un altro provvedimento ne avrebbe accentuato ancora di più l'isolamento, rompendone il contatto con la popolazione e risolvendo l'annoso problema della connivenza più o meno spontanea dei sottomessi. Il Gebel Achdar fu infatti svuotato, con il trasferimento di quella parte dei suoi abitanti che era ritenuta più affidabile nelle pianure costiere e concentrando gli elementi notoriamente ostili, o comunque in odore di connivenza con i ribelli, in campi allestiti nella molto meno ospitale regione della Sirte, a sud del Gebel e ai margini del deserto. Infine, il confine egiziano fu sigillato con una barriera di filo spinato pattugliata dalle forze mobili della zona militare di Tobruk con il supporto della ricognizione aerea per impedire l'infiltrazione di armi e munizioni e eventuali tentativi di fuga oltre frontiera.

Realizzato tra l'aprile e il settembre del 1931, il reticolato confinario, largo 10 metri e alto 1,60, andava dal golfo di Sollum fino a Hatiet et-Aamra, circa 20 km a sud di Giarabub, con uno sviluppo complessivo di 282 km intervallati da tre ridotte, Amseat, esc-Sceggar, Giarabub, ciascuna attrezzata con un campo d'atterraggio, e sei ridottine, tutte collegate telefonicamente. Si trattò di un lavoro grandioso per dimensioni e impegno, che richiese l'impiego di 2500 operai e manovali locali, 1200 uomini di truppa, 250 autocarri, e l'utilizzo di 18 viaggi-poroscafo per trasportare a Bardia il materiale necessario, con un costo totale dell'opera di 17 milioni, ma che rispose pienamente allo scopo.[104]

[104] A. BOLLATI, *Enciclopedia dei nostri combattimenti coloniali* op. cit., p. 327.

Privata del supporto locale e tagliata fuori dalle sue fonti di alimentazione, la rivolta aveva i giorni contati. In pochi mesi cessò qualsiasi forma di resistenza, non senza ulteriori vittime tra gli insorti e tra le loro famiglie, oggetto di una caccia spietata, e lo stesso Omar el-Muktar fu catturato l'11 settembre 1931 e impiccato cinque giorni dopo.[105] Con lui si spense la ribellione, ma non il suo mito, che negli anni diventò un punto di riferimento per la costruzione di una nazione libica. Nel ricordarlo, vale la pena di sottolineare che i veri soldati non avevano mai disprezzato i guerriglieri della Tripolitania e della Cirenaica incontrati sul campo, e ne avevano anzi apprezzato la frugalità, la tenacia e la resistenza alle fatiche. Il disprezzo per l'avversario, del resto, in ogni tempo e in ogni luogo, appartiene ai guerrieri da salotto e da tribuna, non ai veri combattenti. Uno di loro, il già ampiamente citato generale Ottorino Mezzetti, forte di una lunga esperienza nelle colonie, non solo in quelle italiane, avrebbe descritto esattamente questo stato d'animo, rigettando l'immagine dell'arabo infido e traditore:

> In quindici anni di Colonia, né al Congo, né in Libia ho trovato "arabi felloni". Ho trovato indigeni che difendevano il loro paese e si battevano con le armi e con l'astuzia come ne ho trovati molti assai fedeli, rispettosi della loro parola e degli impegni presi. Mai sono stato ingannato o tradito per quanto, più di una volta, abbia dovuto affidarmi alla loro lealtà. So che qualche indigeno, e dei maggiori, ha ingannato qualcuno di noi, ma resta a vedere se in ciò fare egli non abbia ritorto l'inganno, o se, difendendo il proprio paese, non abbia tentato di approfittare dell'ingenuità o della imprudenza del troppo "bono italiano".[106]

[105] Il vecchio combattente fu condannato a morte dal tribunale speciale di Bengasi per insurrezione armata contro i poteri dello Stato, devastazione, saccheggio e strage, guerra civile e omicidio, non per tradimento come ancora da qualche parte si sostiene. Gli atti del processo sono riportati in appendice in C. ZOLI, *La riconquista della Libia 1922-1932*, Genova, Effepi, 2009.

[106] O. MEZZETTI, *Guerra in Libia* op. cit., p. 25.

Il palmeto di El Giof, Cufra, in una fotografia scattata durante il bombardamento del 26 agosto 1930. (AUSSMA)

LA MARCIA SU CUFRA

Mentre le operazioni di controinsurrezione nel Gebel si avviavano all'inevitabile conclusione, iniziarono i preparativi per l'avanzata su Cufra, il gruppo di oasi nell'angolo sudorientale della Libia che era l'ultima roccaforte dei senussi. L'operazione richiese un'accurata organizzazione logistica che non si esaurì nell'allestimento di una base di partenza a Gialo, ma incluse la preparazione dell'itinerario con la creazione di un punto di appoggio avanzato a Bir Zeghen, e l'approntamento del necessario a consentire l'avanzata attraverso il deserto di autocolonne e reparti sahariani, appoggiati dai velivoli dell'aviazione della Cirenaica. La marcia su Cufra rappresenta probabilmente il punto più alto raggiunto dal Regio Esercito in termini di capacità di movimento in regioni desertiche all'inizio degli anni '30, prima dell'avvento di autoveicoli appositamente concepiti, e della definitiva conferma di un principio fondamentale, cioè che «in fatto di conquista coloniale una occupazione militare consiste assai più in una organizzazione marciante che in operazioni militari pure e semplici».[107]

Il più vicino avamposto italiano a Cufra era Gialo, dove si trovava anche il più vicino campo di manovra dell'aviazione della Cirenaica. In linea con i metodi ormai consolidati di polizia coloniale, la prima mossa fu un raid intimidatorio sull'oasi di Tazerbo, eseguito il 31 luglio 1930 da 4 Ro.1 guidati dal tenente colonnello Lordi. Dopo circa tre ore di volo i quattro biposto decollati da Gialo apparvero di sorpresa sui palmeti e sugli orti dell'oasi per sganciarvi 332 bombe del tipo anti-personale e 24 caricate con aggressivi chimici.[108] Fu a tutti gli effetti un'azione imperniata sull'uso dell'arma del terrore, e non a caso vi furono impiegate per l'ultima volta delle armi chimiche, per la verità utilizzate piuttosto di rado in Libia, ma fu anche una chiara dimostrazione della capacità degli equipaggi

---

[107] R. GRAZIANI, *Verso il Fezzan* op. cit., p. 351.

[108] Nel dettaglio i 4 Ro.1 sganciarono 12 bombe da 12 chilogrammi, 320 spezzoni da 2 chilogrammi e 24 granate da 162 mm tipo PDO (Piano d'Orta, dal nome della località dove venivano caricate), altrimenti conosciute come "bombe F.Z. da 21", in relazione al peso, 21 kg, e alle lettere sull'involucro, messe a punto verso la fine della Grande Guerra ma entrate in produzione solo dopo il termine delle ostilità, quando si ebbe una certa disponibilità di iprite. La carica chimica era infatti costituita da 8 litri di solfuro d'etile biclorurato, un liquido vescicatorio dal caratteristico odore d'aglio comunemente conosciuto come iprite, dal nome della città delle Fiandre nei cui pressi fu impiegato per la prima volta dall'esercito tedesco nel 1917. Caratterizzato da un'elevata persistenza, nel venire a contatto con la pelle questo aggressivo chimico causa vesciche e ustioni che possono risultare letali se la superficie interessata è molto estesa, e altrettanto gravi possono essere le conseguenze respirandone i vapori.

di padroneggiare i grandi spazi del deserto con tecniche di navigazione basate primariamente sull'uso della bussola e sul calcolo della distanza percorsa, dal momento che il terreno non dava la possibilità di aggiornare il dato di posizione per la mancanza di punti di riferimento.

Dopo questa manifestazione di forza, alla fine di agosto venne deciso di allestire un campo trampolino a Bir Zeghen, sul 25° parallelo e 200 chilometri a sud di Gialo, sfruttando il fondo compatto del *serir*, un tipo di terreno desertico la cui piatta monotonia è di quando in quando interrotta da qualche formazione rocciosa. Nel frattempo, nelle prime ore del mattino del 26 agosto, a un orario scelto per evitare le foschie causate nelle ore centrali della giornata dall'intenso riscaldamento solare, 4 Ro.1 decollarono da un campo improvvisato allestito a lato della pista da Gialo per Bir Zeghen puntando su Cufra. Da non più di 1000 metri due biposto bombardarono l'oasi di Et Tag e altri due quella di El Giof, rientrando quindi al campo di Bir Zighen, dove li attendeva l'autocolonna di supporto, e facendo ritorno a Gialo il giorno dopo. Era evidente che il serir garantiva un'ampia libertà di movimento, permettendo ai velivoli di atterrare in prossimità dei reparti motorizzati o cammellati operanti nell'area, e realizzando così un elevato livello di integrazione dello strumento aeroterrestre anche in assenza di comunicazioni radio. Il ritmo delle operazioni poteva poi rimanere molto alto e, non dovendo il velivolo rientrare al suo campo, era possibile sfruttarne al meglio il raggio d'azione.[109]

A ribadire l'urgenza del problema Cufra quale endemico focolaio di rivolta, il 22 ottobre un gruppo armato di un centinaio di uomini con la consueta carovana di cammelli in supporto, venne avvistato nei pressi di Sidi Mohamed, tra Gialo e Marada, mentre si dirigeva a nord nel molto probabile intento di razziare le regioni già pacificate. Cinque Ro.1 furono subito rischierati ad Agedabia per tenerne sotto controllo i movimenti e i meharisti del Raggruppamento Sahariano mossero dalla stessa località per intercettarlo sulla base delle indicazioni via via fornite dai velivoli. Per qualche giorno non accadde nulla, mentre i "sahariani" manovravano per tagliare la via della ritirata ai ribelli ignari della trappola che si stava preparando. Il 27 ottobre i 5 biposto furono trasferiti a Gialo, per essere più vicini al teatro dell'azione, e una squadriglia di autoblindo venne spostata da Agedabia ad Augila, per sfruttarne la mobilità e la potenza di fuoco sul serir, ma durante la notte il gruppo armato scoprì le peste dei "sahariani" e invertì la marcia per fuggire nell'immensità del deserto. Inseguiti dai Ro.1, che di tanto in tanto si abbassavano a bombardarli e mitragliarli, gli insorti furono infine agganciati

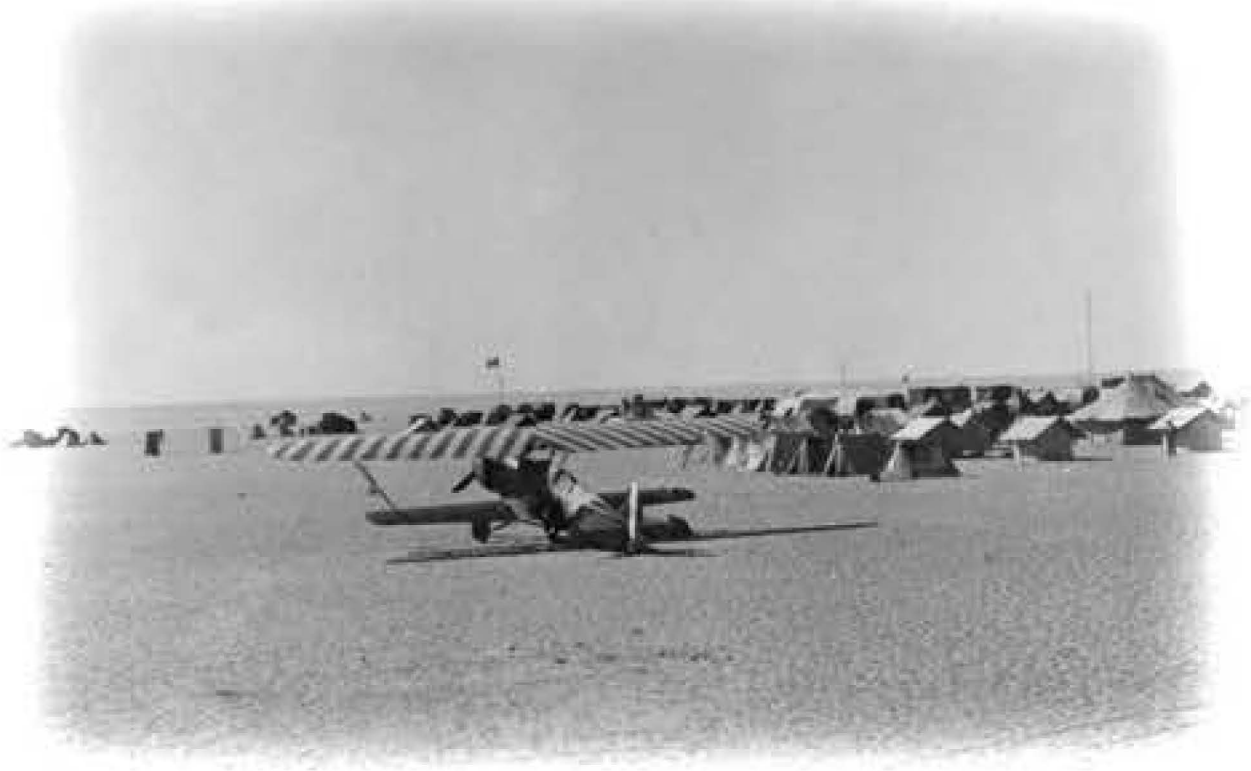
[109] B. DI MARTINO, *Il contributo della Regia Aeronautica*, in F. SAINI FASANOTTI e B. DI MARTINO (a cura di), *L'esercito alla macchia. Controguerriglia italiana 1860-1943*, Ufficio Storico Stato Maggiore della Difesa, p. 375-378.

il 31 ottobre a sud di Bir Zelten, su un terreno che però non era più il piatto serir e che nel frenare i movimenti dei "sahariani" e soprattutto delle autoblindo, ne impedì il completo annientamento. I piccoli gruppi che riuscirono a fuggire vennero braccati nel deserto per altri tre giorni, con i velivoli che guidavano le truppe sulle loro tracce, finché il 3 novembre, dopo un ultimo intervento a bassa quota dei Ro.1, l'inseguimento venne sospeso.

La questione doveva essere risolta una volta per tutte, e il 10 novembre Graziani fu convocato a Tripoli dove ebbe dal governatore, generale Pietro Badoglio, l'ordine di muovere al più presto contro Cufra. Era un'impresa senza precedenti, quel gruppo di oasi si trovava infatti a 900 chilometri dalla costa e dopo Gialo le truppe avrebbero potuto rifornirsi di acqua soltanto a Bir Zighen, a quasi 400 chilometri da quell'avamposto e a 200 dal loro obiettivo. Nell'arco di un mese fu organizzato un dispositivo con una componente di terra che per l'ultimo balzo sarebbe stata costituita soltanto da truppe cammellate. A sud di Bir Zighen infatti i reparti motorizzati, chiamati comunque a sostenere dal punto di vista logistico la prima fase dell'operazione e ad allestire una base avanzata presso quel posto d'acqua, sarebbero stati fortemente rallentati dal deserto sabbioso, un mare di dune in alcuni punti del tutto impraticabile per i loro veicoli. Insieme a rifornimenti di ogni genere, gli autocarri trasportarono a Bir Zighen la benzina, l'olio e le parti di ricambio, tra le quali 2 motori e 6 eliche, che dovevano assicurare ai Ro.1 la possibilità di effettuare un'attività di volo stimata in almeno 800 ore, e inoltre 10.000 colpi per mitragliatrice, 10 tonnellate di bombe e 2000 metri di pellicola, con il necessario per sviluppare e stampare 2000 fotografie. Per quanto riguarda la componente aerea, posta agli ordini del tenente colonnello Lordi, alla 26ª Squadriglia, di stanza ad Agedabia e in parte ancora equipaggiata con lo SVA, fu dato il compito di scortare con 5 Ro.1 il Raggruppamento Sahariano attraverso il serir, da Gialo a Bir Zighen, con l'ordine di atterrare nei pressi della colonna quando questa si fosse accampata per la notte così da trovarsi già sul posto all'alba. Nel frattempo la 16ª Squadriglia, con 13 Ro.1, doveva trasferirsi da Bengasi a Gialo, e di qui a Bir Zighen non appena tutto fosse stato predisposto per accoglierla, e nella stessa base avanzata dovevano rischierarsi anche 6 Ro.1 dell'aviazione della Tripolitania, chiamati a coprire il movimento fiancheggiante dei meharisti del 3° Gruppo Sahariano proveniente da Uau el-Chebir.

La colonna principale lasciò Agedabia il 20 dicembre e il 26 arrivò a Gialo, da dove l'ultimo giorno dell'anno iniziò la marcia di 390 chilometri che l'8 gennaio doveva portarla a Bir Zighen. Come previsto 5 Ro.1 della 26ª Squadriglia ne accompagnarono l'avanzata esplorando il terreno davanti alla colonna e ampliando man mano la portata delle loro ricognizioni fino a coprire l'area di Tazerbo. Questa oasi venne occupata l'11 gennaio dalla colonna cammellata proveniente dalla Tripolitania e, quando l'indomani si trovarono riuniti a Bir Zighen i 23 velivoli

previsti, tutto fu pronto per l'ultimo atto. Le due colonne ripresero l'avanzata il 14 gennaio, seguite dalle carovane delle loro salmerie, puntando verso le oasi di el Hauuari ed el Hauairi, sempre con la copertura aerea assicurata dai Ro.1. I biposto fornirono ai comandi un quadro di situazione costantemente aggiornato e il 18 gennaio prepararono il terreno per l'assalto finale con ripetute azioni di bombardamento sui palmeti dove si erano raccolti i difensori. L'indomani le due oasi furono conquistate dai "sahariani" e i fuggitivi furono braccati nel deserto dai Ro.1 per piegare definitivamente qualunque volontà di resistenza. Le stesse scene si ripeterono il 20 gennaio, quando vennero investite le oasi di Et Tag ed El Giof, e questa volta furono le piste verso il confine egiziano a essere segnate da una scia di corpi senza vita mentre i superstiti venivano catturati dai "sahariani".



Un Ro.1 sul campo trampolino di Bir Zighen durante l'avanzata su Cufra nel gennaio del 1931.
(Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

Era la fine della Senussia e la fine delle operazioni di controinsurrezione in Libia. Gli ultimi fuochi si sarebbero spenti entro un anno, ponendo termine alla lunga e drammatica pagina della "riconquista". Il contributo della Regia

Aeronautica all'occupazione delle oasi di Cufra si può riassumere in 596 ore di volo, 10 tonnellate di bombe e circa 9000 colpi di mitragliatrice, numeri che possono indurre a identificare l'attività della Regia Aeronautica in Libia tra il 1919 e il 1931 con l'uso illimitato della potenza di fuoco dei velivoli. In realtà c'è molto di più, le operazioni di controinsurrezione di quegli anni si configurano come operazioni interforze che permisero di maturare una importante esperienza in materia di aerocooperazione e di coordinamento aeroterrestre, anche se ben poco di tutto questo venne regolamentato in termini dottrinali e trasferito a un contesto di tipo convenzionale.

Detto questo è anche vero che tra i principi di base per l'impiego del potere aereo c'era l'idea che per annientare la volontà di combattere dell'avversario, e schiantarne rapidamente la capacità di resistenza, non vi dovesse essere alcuna limitazione nella scelta degli obiettivi, e ciò a maggior ragione nel caso di popolazioni ritenute incapaci di sostenere un martellamento prolungato.[110] Il terrore poteva essere una valida risposta alla guerriglia e uno strumento per indurre alla sottomissione, non diversamente, come si è visto, da quanto postulavano altre scuole di pensiero in materia di controinsurrezione. Se si astrae dalle discutibili valutazioni basate su presunte caratteristiche razziali, queste conclusioni sono coerenti con quanto afferma la ben più recente teoria dell'"interazione strategica", che propone una particolare interpretazione di quelle situazioni di confronto nelle quali i due avversari hanno caratteristiche intrinseche molto diverse e il rapporto di forze è molto sbilanciato.

Secondo questa teoria, la vittoria va inevitabilmente all'attore più forte quando l'approccio al confronto è simile dalle due parti, mentre il caso opposto favorisce l'attore più debole. Per giustificare questa affermazione le strategie possibili vengono raggruppate in due grandi categorie, strategie dirette, sia offensive che difensive, proprie del modello comportamentale degli eserciti regolari, e strategie indirette, categoria che comprende la guerriglia e la controinsurrezione nelle loro diverse forme, anche le più estreme. Quando tra gli attori esiste una asimmetria di fondo, l'interazione di due strategie della stessa categoria implica la sconfitta del più debole. Il confronto armato arriverà rapidamente a una soluzione favorevole al più forte, rendendone irrilevanti le eventuali vulnerabilità sul piano politico, mentre se l'approccio è diverso e a una strategia indiretta il più forte ne contrappone una di tipo diretto, il conflitto è destinato a protrarsi nel tempo, con la possibilità di portare a decisioni impopolari e costose che possono accentuare i contrasti interni alla sua parte e farne esplodere le contraddizioni. Se questo è vero, è anche vero che una risposta di tipo indiretto quale la controinsurrezione può includere misure estreme, come la deportazione delle popolazioni e l'uso

[110] V. BIANI, *Aviazione coloniale*, in «Rivista Aeronautica», 1936, p. 429-444.

illimitato della potenza di fuoco, classificate come "barbarismo", quasi a sottolineare il fatto che, a onta della loro efficacia, sono oggi improponibili

> strategie difensive indirette, come il terrorismo, la resistenza passive, presuppongono un certo livello di autolimitazione da parte degli attaccanti. Quando gli attori forti impiegano una strategia che ignora tali limiti, è improbabile che gli attori deboli vincano, sia perché non sarebbe rimasto nessuno per cui vincere, sia perché una strategia di guerriglia si fonda su una rete di supporto sociale per l'intelligence, il supporto logistico, e i rimpiazzi. Il barbarismo funziona come strategia COIN perché con l'attaccare uno solo od entrambi gli elementi di una strategia di guerriglia, i santuari e il supporto sociale, distrugge la capacità di combattere dell'avversario.[111]

La rilevanza del potere aereo in un contesto di controinsurrezione deve essere messa in relazione non soltanto all'uso della forza ma anche al dominio dell'informazione. Ricognizione e sorveglianza furono le due forme di attività che vennero svolte con maggiore continuità durante le operazioni, dando ai comandi la possibilità di chiudere il ciclo OODA più velocemente dell'avversario e controbilanciando la sua conoscenza del terreno e l'appoggio che poteva avere dalla popolazione. I velivoli si dimostrarono di importanza fondamentale nella fase *Observe*, a supporto delle fasi *Orient* e *Decide*, e furono anche il mezzo più efficace utilizzato nella fase *Act*. Al riguardo va ricordato che nelle campagne coloniali non c'erano obiettivi di tipo industriale e demografico, e mancavano anche infrastrutture di immediato ed evidente valore, quali aeroporti, impianti ferroviari, depositi.

Le azioni di bombardamento e di mitragliamento dovevano essere indirizzate contro accampamenti, greggi e mandrie, campi coltivati, carovane, punti di passaggio obbligato, per i quali non servivano bombe di grande potenza. Venivano invece usati ordigni a frammentazione di piccole dimensioni che potevano essere caricati a bordo in grandi quantità per saturare l'area di interesse; sganciati a bassa quota, di solito tra i 50 e i 200 metri, producevano un gran numero di schegge terribilmente efficaci contro uomini e animali. Data la natura degli obiettivi, anche il mitragliamento era largamente praticato, scendendo anche al di sotto dei 50 metri per massimizzarne gli effetti materiali e morali. Infine, alla massa veniva preferita la persistenza dell'azione, ed erano quindi inviate su uno stesso obiettivo più ondate di velivoli, concentrando lo sforzo nello spazio ma diluendolo nel tempo per tenere gli insorti sotto pressione e impedire che si raggruppassero e riorganizzassero

> invece di azioni a grandi masse compiute a grandi intervalli di tempo, si tratta di compierne molte e ripeterle a brevi distanze con un martellamento continuo,

[111] I. ARREGUIN-TOFT, *How the weak win wars. A theory of asymmetric conflicts*, in «International Security», Vol. 26, n. 1, 2001, p. 41.

> estenuante, tormentoso, tale da dare ai colpiti l'ossessione di una minaccia che viene dal cielo, senza requie e senza pietà, come un inesorabile castigo di Dio.[112]

Non va però dimenticato che in non pochi casi i comandi italiani limitarono, come si è visto, il ricorso alla violenza, e questo non solo in relazione al comportamento delle truppe indigene, ma anche all'utilizzo della potenza di fuoco. Del resto, per battere un avversario elusivo e sfuggente non bastava la forza ma erano necessarie duttilità e capacità di manovra.

Un'analisi delle operazioni per la riconquista della Libia, che non sia condizionata da parametri di tipo ideologico e moralistico, e tenga conto del fatto che gli eventi storici vanno valutati con gli occhi del tempo, non può non riconoscere che i diversi cicli operativi furono caratterizzati da un'efficacia crescente e da un impiego sempre più affinato dei mezzi a disposizione. Il raffronto con l'operato delle altre potenze coloniali, e anche con quanto teorizzato dagli studi in materia di controinsurrezione, o di "piccole guerre", permette di rilevare il rispetto dei principi fondamentali di quel tipo di operazioni, e anche una condotta delle stesse in linea con quanto proposto dalle soluzioni all'epoca più avanzate di *empire policing* ed *empire building*. La raffigurazione macchiettistica del militare italiano di stanza in Africa non è suffragata dai fatti e lascia doverosamente il campo a una figura di professionista ben consapevole dei problemi da affrontare e costantemente proteso a individuare le soluzioni più idonee per il particolare contesto ambientale. Da questo punto di vista il Regio Corpo Truppe Coloniali, sia della Tripolitania che della Cirenaica, fu negli anni '20 una autentica *learning organization*, in grado di imparare dagli errori per raggiungere un alto grado di efficienza. In proposito non si può che condividere l'opinione di Giorgio Rochat a proposito delle operazioni del 1928 nella Sirtica e sul 29° parallelo:

> Queste operazioni si conclusero con un grosso successo, che dimostrava come le forze italiane, avvalendosi sia di tutti i più moderni ritrovati tecnici (radio, aviazione, autoblindo, colonne di autocarri), sia di mezzi tradizionali (carovane di cammelli carichi di rifornimenti ma soprattutto reparti libici montati su mehari, che avevano la stessa mobilità delle mehalla dei ribelli e una netta superiorità di armamento, rifornimenti e mezzi tecnici) avessero ormai acquisito una decisiva prevalenza nelle pianure desertiche e predesertiche.[113]

La capacità di integrare colonne mobili, di composizione variabile in funzione dell'esigenza, e squadriglie della Regia Aeronautica in uno strumento aeroterrestre utilizzato nel segno dell'iniziativa e di una spiccata aggressività, con il sostegno di una struttura logistica appoggiata a un'organizzazione mirata del territorio, oltre a essere funzionale alle esigenze della controinsurrezione, creava le premesse per

---

[112] V. BIANI, *Aviazione coloniale* op. cit..

[113] G. ROCHAT, *Le guerre italiane in Libia ed in Etiopia dal 1896 al 1939*, Treviso, Pagus Edizioni, 1991, p. 39.

una moderna impostazione della guerra nel deserto. Il fatto che tali premesse non siano state poi valorizzate, prescinde dall'interesse degli sviluppi che invece vi furono negli anni '30, sviluppi purtroppo non accompagnati da un effettivo consolidamento della dimensione aeroterrestre. All'inizio della Seconda guerra mondiale, la Regia Aeronautica, come altre forze aeree, si sarebbe trovata senza soluzioni efficaci per la cooperazione aeroterrestre ma a differenza della Royal Air Force, che nel 1942 sarebbe riuscita a eliminare questa carenza, non avrebbe mai superato le difficoltà iniziali.

Nelle pagine successive:
Velivoli Romeo Ro.1 e fusti di carburante della Regia Aeronautica sul campo trampolino di Bir Zighen, durante l'avanzata su Cufra nel gennaio del 1931. (AUSSMA)

Velivoli e veicoli nel grande gioco degli anni Trenta

Gli anni a cavallo del 1930 sono anni cruciali nella storia dell'aeronautica. Dopo il periodo di sostanziale stasi seguito alla fine della Grande Guerra, l'interesse per lo sviluppo del mezzo aereo fu prima rilanciato da imprese individuali come quelle di Francesco De Pinedo nel 1925 e di Charles Lindbergh nel 1927, poi consolidato da imprese collettive come quelle organizzate e volute da Italo Balbo, mentre si sviluppava la gara per la conquista dei primati di velocità, di quota e di distanza. Tutto questo era la premessa per un cambio di passo della tecnologia aeronautica che nell'arco di un decennio avrebbe portato alla definitiva affermazione di una nuova formula costruttiva, quella del monoplano ad ala bassa con rivestimento lavorante e carrello retrattile. In questo scenario le sempre maggiori prestazioni dei velivoli offrivano possibilità fino a quel momento inimmaginabili a quanti, spinti dal desiderio di avventura e dall'ansia della scoperta, o anche da più prosaiche ragioni di penetrazione economica e politica, cercavano di riempire gli ultimi spazi bianchi nelle carte geografiche. Dopo le regioni artiche era venuto il momento dell'Asia, dell'America Meridionale, dove nel 1933, nell'Amazzonia venezuelana, proprio dall'aereo, lo statunitense Jimmie Angel scoprì la cascata più alta del mondo, il Salto Angel, e soprattutto dell'Africa, dove, forse più che altrove, le motivazioni scientifiche e politico-economiche si alimentavano con la suggestione di città perdute e regni nascosti nella profondità della giungla o del deserto.

Nel deserto del Sahara si sviluppò anche un tipo di esplorazione terrestre che sfruttava le possibilità degli autoveicoli, quale valida alternativa al dromedario, con finalità geografiche e scientifiche, e nello stesso tempo una forma di turismo che interessava una élite di avventurosi appassionati, affascinati dall'immensità degli spazi desertici. La relativa tranquillità del deserto egiziano, sotto controllo britannico, e l'interesse delle autorità del Cairo per la creazione di una cartografia accurata della regione, fecero della capitale egiziana l'epicentro di tali attività, tanto di quelle di impronta governativa quanto di quelle a carattere turistico, anche se non sempre era facile distinguere le une dalle altre. La passione per il deserto era la moda del momento nella buona società cosmopolita del Cairo e di Alessandria, e coinvolgeva uomini e donne delle più svariate provenienze. Paolo Caccia Dominioni, che in quegli anni viveva e lavorava nella capitale egiziana come ingegnere e architetto, fu tra i protagonisti di diverse spedizioni, e in un suo celebre libro ha brevemente ricordato quella compiuta nel maggio del 1933, da un gruppetto di amici di cui faceva parte – 7 uomini e 5 donne – partiti dal Cairo a bordo di 4 Ford A attrezzate per affrontare le distese sabbiose:

> Compiranno un esperimento rapido di turismo desertico, senza guide indigene. Punteranno verso il mare, a ponente di Alessandria, poi seguiranno le piste litoranee sino a Marsa Matruh, e finalmente dirigeranno verso la meta, l'oasi di Siwa, detta pure di Giove Ammone. Il percorso è di circa settecentottanta chilometri, salvo dirottamenti forzati. I primi quattrodici sono asfaltati, nei rimanenti chilometri non troveranno un solo metro di strada costruita, neppure di semplice pietrame. Si tenta di compiere il viaggio in cinquanta ore, comprese le soste di riposo.[114]

Il turismo desertico era accettato con benevola noncuranza dalle autorità britanniche, preoccupate soprattutto dell'eventualità di dover organizzare un'operazione di ricerca e soccorso se qualcosa fosse andato storto, ma non erano solo comitive di amici a sfidare le insidie del Sahara. Tutto era cominciato nel 1916, con le operazioni condotte dalle Ford T delle Light Car Patrol contro i senussi nella regione di confine con la Cirenaica. Prodotta tra il 1908 e il 1927 in oltre 15 milioni di esemplari, questa robusta e affidabile autovettura, di cui si diceva che avesse tante vite quanto un gatto, montava un motore a 4 cilindri da 20 cv, con cambio a due marce avanti e una indietro, ruote posteriori motrici e pneumatici da 9 cm, per gli standard moderni del tutto inadatti a terreni sabbiosi.[115] Quegli pneumatici nel deserto avevano anche una vita limitata, da 2400 a 4800 chilometri, e il consumo di olio motore era molto alto, calcolato in 1,7 kg ogni 160 km, ma la facilità di utilizzo del cambio, la solidità del telaio e la semplicità della manutenzione facevano sì che la Ford T fosse molto apprezzata dagli equipaggi. Un grande conoscitore del deserto, e tra i futuri esponenti di punta del Long Range Desert Group, il capitano Ralph Alger Bagnold, avrebbe in seguito individuato nelle sue sorprendenti prestazioni la ragione del successo delle prime pattuglie motorizzate:

> […] nel 1916 la minuscola forza delle Light Car Patrol, armata di mitragliatrici, montò la guardia lungo 800 miglia di frontiera contro una possibile recrudescenza della minaccia dei Senussi. Queste pattuglie coprivano grandi distanze in un territorio sconosciuto, privo di acqua e di vita […] e tra le altre cose, avvalendosi delle letture dell'odometro e della bussola riuscirono a cartografare una gran parte del deserto settentrionale. […] Quanto riuscirono a realizzare, con i semplici veicoli che avevano, ha dell'incredibile. Le vecchie tracce dei loro stretti pneumatici, del tutto inadatti, si possono vedere ancora oggi, appena accennate, ben oltre le oasi a diverse centinaia di miglia dal Nilo.[116]

Con il suo equipaggio di tre uomini e razioni per tre giorni, una Ford T poteva andare praticamente ovunque potesse andare un cammello, ma a una velocità ben superiore, e con l'esperienza furono messe a punto soluzioni peculiari, come

---

[114] P. CACCIA DOMINIONI, *Alamein 1933-1962*, Milano, Ugo Mursia Editore, 1992, p. 10-18.

[115] A. GOUDIE, *Wheels Across the Desert. Exploration of the Libyan Desert by motor car 1916-1942*, London, Silphium Press, 2008, p. 50-51, 56-57.

[116] R. A. BAGNOLD, *Libyan Sands*, London, Hodder and Stoughton, 1935, p. 13.

i condensatori, che permettevano di recuperare l'acqua del radiatore impedendo che si disperdesse evaporando, e la bussola solare, che consentiva di superare il problema della deviazione magnetica indotta dalla struttura metallica e dal motore. Dopo la guerra le Light Car Patrol furono in gran parte sciolte, e i loro veicoli venduti a privati o ceduti alla Frontier District Administration, continuando così a percorrere il deserto ancora per molti anni. Il deserto egiziano vide anche altri tipi di veicoli, come i semicingolati Citroën impiegati dal principe Kemal el Din, figlio del Khedive Ismail e uno degli uomini più facoltosi d'Egitto, nelle sue spedizioni nel deserto occidentale, verso il Sudan e il Ciad, degli anni tra il 1923 e il 1926, o la vettura Crossley, una casa automobilistica di Manchester uscita di scena nel 1937, con cui una benestante coppia britannica, Chaplin e Stella Court Treatt, portò a termine la traversata dell'Africa nel senso dei meridiani, da Città del Capo al Cairo, tra il settembre del 1924 e il gennaio del 1925,[117] ma l'inossidabile e robusta vettura Ford rimase sempre la soluzione più popolare. A utilizzarla largamente fu in particolare il Desert Surveys Department, istituito nel 1920 e rimasto attivo fino al 1937, quando venne assorbito dal Topographical Survey Department.[118] Il suo primo direttore, John Ball – ingegnere, geologo e topografo – che durante la guerra aveva operato con le Light Car Patrol, era entusiasta della Ford T e ne acquistò un certo numero per le campagne di esplorazione e di rilevamento condotte dal dipartimento sotto la sua guida, tra il 1920 e il 1932.

Tra i protagonisti di questo particolare periodo della storia delle esplorazioni geografiche, e della storia coloniale britannica, un posto di primo piano spetta senz'altro a Bagnold. Nato nel 1896, ufficiale di carriera dei Royal Engineers, aveva un passato di combattente, come molti della sua generazione, e si era distinto sulla Somme e a Passchendaele. Dopo la guerra aveva completato gli studi di ingegneria a Cambridge e nel 1926 era stato trasferito in Egitto, dove il mito di Lawrence e la memoria ancora molto viva delle azioni compiute nel deserto occidentale dalle Light Car Patrol suscitarono il suo interesse per l'esplorazione del Sahara. Riunito un piccolo gruppo di appassionati, quasi tutti ufficiali dell'esercito britannico in cerca di qualcosa di più eccitante della vita di guarnigione, e acquistate alcune Ford T, cominciò con loro ad avventurarsi al di fuori degli itinerari più battuti, acquistando sempre più fiducia e allargando progressivamente il raggio d'azione. Nel 1926 la prima escursione davvero ambiziosa li portò a esplorare il deserto dell'Hegiaz, nella penisola arabica, alla ricerca delle tracce di Lawrence e dei segni ancora evidenti delle sue imprese, ma il loro terreno d'elezione per i successivi due anni sarebbe stato quello che nei

[117] A. GOUDIE, *Wheels Across the Desert* op. cit, p. 93-97.
[118] Ivi, p. 86-87

circoli del Cairo era conosciuto come il Western Desert, a ovest del Nilo, verso il Gran Mare di Sabbia, a sud della leggendaria oasi di Siwa e della depressione di Qattara, rilevata per la prima volta pochi anni prima, durante la guerra, dal capitano Claud H. Williams, delle Light Car Patrol.

Nel novembre del 1929, dopo aver accumulato una considerevole esperienza, con altri cinque ufficiali, e con una Ford T e due autocarri Ford 30-cwt,[119] Bagnold si spinse a ovest affrontando per la prima volta le dune del Gran Mare di Sabbia e dimostrando che i mezzi ruotati potevano superarle. Nell'occasione furono utilizzate per la prima volta guide di lamiera traforata, lunghe un metro e mezzo, da posizionare davanti alle ruote motrici in modo che potessero far presa e uscire così da situazioni di insabbiamento.[120] Il ben noto pragmatismo britannico aveva suggerito una soluzione tanto efficace quanto economica, realizzata modificando quelli che erano in origine elementi metallici destinati a rinforzare il tetto dei ricoveri in trincea, acquistati da Bagnold in un deposito di residuati bellici.

La spedizione gettò le basi per la preparazione di quella che, nell'ottobre del 1930, avrebbe dovuto raggiungere l'ambizioso obiettivo di attraversare il Gran Mare di Sabbia, un'impresa ritenuta impossibile per un autoveicolo. Nel frattempo però Bagnold era stato trasferito in India, e fu solo grazie alla sua caparbietà, e all'intervento del Capo dello stato maggiore generale imperiale, feldmaresciallo John Milne, che nell'autunno del 1929, dopo averne coordinato da lontano per quasi un anno i preparativi, riuscì a ottenere l'autorizzazione a rientrare in Egitto per guidare la spedizione.[121] Con l'appoggio della Royal Geographical Society, di cui era membro e che gli fornì gli strumenti scientifici necessari, il 13 ottobre del 1929 partì dal Cairo con 5 compagni, tra i quali due futuri esponenti di primo piano del Long Range Desert Group, il tenente del Royal Tank Corps Guy Lenox Prendergast e l'archeologo William Boyd Kennedy Shaw, entrambi con all'attivo parecchie spedizioni nel deserto, a bordo di 3 Ford A. Questa autovettura da turismo, entrata in produzione nel 1927, era la prima Ford a comandi a pedale per freno, acceleratore e frizione, cambio con tre marce e retromarcia, con un motore a quattro cilindri da 40 cv che gli consentiva una velocità massima di 105 km/h.

---

[119] La notazione "cwt" è l'abbreviazione di *centum weight*, o *hundredweight*, un'unità di misura di peso o di massa utilizzata nei paesi anglosassoni ed equivalente a 112 lb (50,8 kg) nel caso dell'imperial, o *long hundredweight*, in uso nell'impero britannico, o a 100 lb (45,36 kg), nel caso dello *short hundredweight*, in uso negli Stati Uniti. L'autocarro Ford 30cwt aveva quindi una capacità di carico di 1,5 t. Con il diffondersi del sistema metrico decimale questa unità di misura è sempre meno utilizzata.

[120] A. GOUDIE, *Wheels Across the Desert* op. cit., p. 108.

[121] J. W. GORDON, *Dietro le linee di Rommel. L'altra guerra nel deserto delle truppe speciali britanniche*, Gorizia, Libreria Editrice Goriziana (LEG), 2002, p. 51.

Per il deserto poteva montare pneumatici più larghi, da 23 cm, e aveva come dotazioni speciali le guide metalliche antinsabbiamento già sperimentate l'anno prima, il sistema di recupero per condensa dell'acqua del radiatore e la bussola solare, due dispositivi da tempo in uso ma perfezionati da Bagnold. Dopo aver raggiunto il margine occidentale del Gran Mare di Sabbia, la piccola spedizione piegò a sud, si lasciò sulla destra l'impressionante scarpata dell'altopiano del Gilf Kebir, si spinse fino alle falde del gruppo montuoso del Gebel Auenat, ultimo posto d'acqua sulla via per il lago Ciad, si diresse quindi a est, passando a sud del mare di sabbia per arrivare al Nilo, a Wadi Halfa, e di qui rientrare al Cairo il 15 novembre. In 34 giorni erano stati percorsi quasi 5000 km, con una media giornaliera che, anche durante l'attraversamento del Gran Mare di Sabbia, non era mai stata inferiore ai 100 km. L'impresa fu celebrata dal *Times* nel gennaio del 1931 e in giugno venne illustrata a Londra alla Royal Geographical Society da Bagnold e Kennedy Shaw.

I due esploratori erano di nuovo pronti a partire, questa volta con obiettivo il Gebel Auenat, nell'angolo sudorientale della Libia in prossimità delle incerte frontiere di Egitto, Sudan e Africa Equatoriale Francese. Tra i loro 6 compagni, oltre a Prendergast, c'erano il comandante del Western Camel Corps, maggiore Hugh Boustead, un tipico esponente di quel mondo irripetibile che era l'impero britannico, altri quattro ufficiali e un geologo, Kenneth Sandford, specializzato negli studi sulla preistoria egiziana. La spedizione schierava 4 Ford A, ciascuna con due uomini di equipaggio, e poteva contare sul supporto della RAF, e in particolare dello Squadron Leader Hubert Penderel, comandante del N. 216 Squadron di stanza a Eliopoli. Partiti dal Cairo il 27 settembre 1932, gli 8 uomini vi tornarono il 29 novembre dopo aver costeggiato a sud il Gran Mare di Sabbia, aver raggiunto e scalato il Gebel Auenat, e di qui essersi spinti prima a occidente, fino alle pendici del massiccio del Tibesti, e poi a sud nel Sudan, fino a El Fasher, o Al-Fashir, l'attuale capitale del Darfur Settentrionale, prima di puntare su Wadi Halfa e discendere quindi il corso del Nilo.[122] Anche questa volta erano tempi e distanze inimmaginabili con il sistema delle carovane di cammelli, e anche il costo era molto più basso: Bagnold lo calcolò in 20-30 sterline per partecipante per ogni 1000 miglia di percorso. A titolo di raffronto, nel 1923 Ahmed Hassanein, un ricco egiziano di origine turca, nella sua spedizione da Sollum, sulla costa del Mediterraneo, a El Obeid, in Sudan, passando per Cufra e toccando il Gebel Auenat, aveva percorso con una carovana di cammelli 3500 km in poco meno di 8 mesi, con costo di gran lunga maggiore.

In quello scorcio degli anni '30, l'area del Gebel Auenat, al centro di una regione in cui confluivano gli interessi di tre potenze europee e importante

[122] A. GOUDIE, *Wheels Across the Desert* op. cit., p. 126.

punto di sosta lungo l'antica carovaniera per il lago Ciad e l'Africa Centrale, era insolitamente frequentata, anche per le possibilità offerte dai nuovi mezzi di trasporto, l'automobile e il velivolo. L'Italia, dopo aver occupato nel gennaio del 1931 le oasi di Cufra, aveva cominciato a guardare al massiccio del Gebel Auenat per consolidare il possesso di quell'angolo di deserto tra Libia, Egitto, Sudan Anglo-Egiziano e Africa Equatoriale Francese. Ad alimentare lo spirito d'avventura di uomini come Bagnold o Kennedy Shaw contribuivano anche miti come quello dell'armata perduta di Cambise o della misteriosa oasi di Zerzura, che esercitavano un formidabile richiamo in un'epoca in cui le ricerche archeologiche avevano una dimensione fortemente romantica e avventurosa, ben fotografata dalla saga cinematografica di Indiana Jones, non a caso collocata temporalmente negli anni precedenti allo scoppio della Seconda guerra mondiale. Teatro di queste ricerche era il "Western Desert", dove storia e leggenda collocavano entrambe queste vicende: l'armata inviata nel 522 a.C. dal re di Persia Cambise a impadronirsi dell'oasi di Siwa, con il tempio e i tesori di Giove Ammone, era stata inghiottita dal Gran Mare di Sabbia, mentre di Zerzura c'erano solo riferimenti favolistici che rimandavano a qualche punto imprecisato delle distese desertiche a occidente del Nilo. Escluso il Gran Mare di Sabbia, dove l'esistenza di un'oasi era del tutto improbabile, l'attenzione si concentrò sull'altopiano del Gilf Kebir, le cui pareti rocciose erano state individuate nel 1926 dal principe Kemal el Din.

Di Zerzura si sapeva ben poco. Il nome, che secondo le interpretazioni più accreditate richiama quello di un uccellino bianco e nero della famiglia degli storni, in arabo "zerzur" o "zarzur", compare per la prima volta in alcuni manoscritti arabi del XV secolo, il più famoso dei quali, il Kitab al-Kanuz, o Libro delle Perle Nascoste, una sorta di manuale per cacciatori di tesori, la descrive come un luogo favoloso, fornendo anche qualche indicazione sulla via per raggiungerla:

> La città è situata a ovest della cittadella di Es Suri. Lungo il cammino troverai delle palme da dattero, delle vigne e delle sorgenti. Segui lo uadi e risali il suo corso fino alla confluenza di un altro uadi che si dirige verso ovest, tra due colline. Troverai una piccola strada, percorrila e arriverai alla città di Zerzura. È una città bianca come una colomba, ma troverai le sue porte sbarrate. Sopra la porta c'è la scultura in pietra di un uccello; introduci la mano nel suo becco aperto e prendi la chiave che vi è custodita. Apri le porte ed entra nella città: vi troverai dei tesori immensi e il re e la regina che dormono nel loro castello. Ricordati: non avvicinarti a loro per nessun motivo, ma prendi tutto l'oro che troverai.[123]

Tra i più determinati a trovare la bianca città perduta vi furono due profondi conoscitori del deserto, il britannico Bagnold, già più volte citato, che nel 1930,

[123] R. CHIARVETTO et al., *In volo su Zerzura*, Roma, Edizioni Rivista Aeronautica, 2015, p. 367-369.

in un caffè di Wadi Halfa, fondò addirittura uno Zerzura Club,[124] e l'enigmatico ungherese László Almásy, che nell'edizione tedesca delle sue memorie di viaggio, pubblicata nel 1939, così avrebbe motivato la decisione di mettersi alla ricerca dell'oasi misteriosa, convinto della validità delle pur incerte fonti:

> Ho preso la decisione di avviare le ricerche dell'oasi scomparsa di Zerzura, con l'impiego di automezzi e di un aereo, nonostante gli unici indizi di cui io dispongo si basino sulle leggende tramandate oralmente dai nomadi del deserto. La scoperta delle oasi dimenticate di Arkenu e di Uwenat, riuscita pochi anni orsono al ricercatore egiziano Ahmed Hassanein Bey sulla base di fonti del tutto simili, confermano come le notizie fornite dagli stessi nomadi su Zerzura non siano soltanto illazioni.

Battezzare come oasi il Gebel Auenat e il Gebel Archenu, 25 km a nord-ovest del primo, era senz'altro eccessivo, anche se all'Auenat si trovava un posto d'acqua, ma tanto bastava per incoraggiare le più audaci speranze.

Almásy, già pilota dell'aviazione austro-ungarica durante la Grande Guerra, aveva cominciato a frequentare il deserto egiziano nel 1926, quando lavorava come rappresentante della Steyr e per dimostrare le capacità degli automezzi prodotti da questa ditta[125] aveva compiuto una prima spedizione lungo il Nilo, da Alessandria al fiume Dinder, nel Sudan, insieme a un facoltoso amico, il principe ungherese Antal Eszterházy.[126] Rimasto in Egitto, si era specializzato in questo genere di escursioni dimostrative il che gli aveva permesso di accumulare una significativa esperienza. Nel 1929, aveva condotto una seconda importante spedizione motorizzata da Wadi Halfa all'oasi di Selima, e nel 1930, per conto del governo del Sudan, aveva effettuato una serie di prove di percorribilità del deserto con autoveicoli spingendosi da Wadi Halfa fino al Gebel Auenat.

Nella primavera del 1932, insieme a un facoltoso aristocratico britannico, Sir Robert Alan Clayton-East-Clayton, Almásy tornò ad avventurarsi nel deserto occidentale alla ricerca di Zerzura, con l'impiego non solo di automezzi, ma anche di un velivolo biposto De Havilland DH.60G Gipsy Moth di proprietà di Clayton-East-Clayton. Con loro c'era anche il maggiore Patrick Andrew Clayton, dell'Army Service Corps ma dal 1923 in servizio presso il Desert Surveys

---

[124] Lo Zerzura Club esiste ancora oggi e ha un sito internet di sicuro interesse per le informazioni che contiene in merito a un deserto che, purtroppo, è tornato da tempo a essere piuttosto turbolento (https://www.zerzuraclub.org).

[125] La Steyr Werke lanciò nel 1926 la produzione della Steyr VII, con un motore a sei cilindri da 25 cv che le assicurava una velocità massima di 90 km/h. Per quanto valida, era più complessa e costosa delle Ford, anche per la scelta della casa costruttrice di puntare sul mercato delle auto di lusso, e non ebbe lo stesso successo commerciale.

[126] K. GROSS et al., *Operation Salam. László Almásy's most daring mission in the Desert War*, München, Belleville Verlag Michael Farin, 2013, p. 282.

L'accampamento del maggiore Rolle ad Ain Doua, alle falde del Gebel Auenat, nell'ottobre del 1932.
(Roberto Chiarvetto, Alessandro Menardi di Noguera, Michele Soffiantini, op. cit, pag. 217)

Department, un altro ufficiale appassionato del deserto e membro dello Zerzura Club, e potevano contare sull'appoggio di Penderel. La spedizione attraversò con mezzi motorizzati il Gran Mare di Sabbia, e quando fu raggiunta dal velivolo, Almásy e i suoi compagni lo utilizzarono per esplorare dall'alto l'inaccessibile altopiano del Gilf Kebir, delimitato da ripide scarpate rocciose. Il rapido esaurirsi delle scorte d'acqua mise però a rischio la spedizione e un immediato rientro fu evitato soltanto perché Almásy, con due automezzi e tre dei sudanesi al loro servizio, raggiunse Cufra per rifornirsi. Era la prima volta che qualcuno arrivava in quella sperduta oasi e l'ungherese fu accolto con calore. Questo fu il suo primo contatto con gli italiani e con il maggiore Ottavio Rolle, comandante della Sottozona Militare di Cufra, di cui, stando alle sue memorie, riportò un'ottima impressione.[127] Ospite a cena della guarnigione, Almásy sarebbe ripartito da

[127] J. BIERMAN, *The secret life of Laszlo Almasy. The real English patient*, London, Viking (Penguin Group), 2004, p. 78-79.

Cufra il mattino dopo con 250 litri d'acqua, quattro galline vive, qualche cesto di uova e una cassa di Chianti. Al rientro al campo, opportunamente battezzato da quel giorno Campo Chianti, lo attendeva una notizia sensazionale. Durante la sua assenza, il 28 aprile, Penderel e Clayton-East-Clayton avevano rilevato la presenza di vegetazione in due profondi uadi e l'esploratore ungherese si illuse di essere a un passo da una scoperta eccezionale, ma le ulteriori ricerche condotte nel 1933 dallo stesso Almásy non portarono alla scoperta di alcuna oasi, e tanto meno dei resti di una città, anche se proprio nel Gilf Kebir vennero individuati alcuni importanti siti di incisioni rupestri.

Robert Clayton-East-Clayton, nessuna reazione di parentela con Patrick Clayton, morì improvvisamente il 2 settembre 1932. La moglie Lady Dorothy, rimasta vedova dopo pochi mesi di matrimonio, volò in Egitto nel 1933 per riprendere le ricerche del marito. Acquistate due Ford A e accompagnata da Clayton, raggiunse Siwa e Cufra, dove rimase molto colpita dall'ospitalità degli ufficiali italiani, e sulla via del ritorno si addentrò a sua volta nel Gilf Kebir. Il fatto che nello stesso anno due diverse esplorazioni, quella di Almásy e quella di Lady Dorothy Clayton-Est-Clayton, riuscissero a penetrare via terra nell'altopiano fu un'ulteriore conferma delle capacità della Ford A, e della libertà di movimento che gli automezzi offrivano anche in terreni apparentemente impraticabili. Quanto ad Almásy, i cui rapporti con la nobildonna inglesi erano tanto tesi che evitarono accuratamente di incontrarsi, il suo ritorno nella regione rafforzò i sospetti degli italiani che l'anno prima, pur ospitandolo a Cufra con grande cortesia, lo avevano schedato come agente britannico.[128] La nomea di spia, per l'una o l'altra delle potenze interessate alla regione, avrebbe accompagnato Almásy per buona parte della sua esistenza, senza impedirgli di muoversi a suo agio nell'ambiente cosmopolita del Cairo.

Un tale attivismo da parte britannica, nonostante l'apparentemente innocuo carattere turistico e scientifico delle spedizioni, non poteva non suscitare una certa preoccupazione nelle autorità italiane, che si affrettarono infatti a procedere al rilievo di quei territori con l'obiettivo non secondario di stabilire una sorta di fatto compiuto, in attesa dei negoziati che avrebbero definito una volta per tutte i confini meridionale e orientale della colonia. Con l'impiego di reparti coloniali e mezzi aerei, l'Italia diventava così parte attiva, e alla fine vincente, di una sorta di "grande gioco" che si svolgeva nelle profondità del deserto. Del resto, secondo i piani, Cufra doveva diventare un importante scalo per i collegamenti aerei con l'Africa Orientale e costituire al tempo stesso il terminale delle comunicazioni verso la regione del Lago Ciad, da cui l'importanza attribuita al conteso "triangolo di Sarra", incuneato tra il Ciad e la Libia, con il prezioso

[128] Ivi, p. 116-117.

pozzo di Maaten es-Sarra e il Gebel Auenat, vera e propria antemurale di quel complesso di oasi. Molti anni dopo questi avvenimenti, l'importanza strategica della regione sarebbe stata ribadita dalla costruzione di una grande base aerea proprio a Maaten es-Sarra, la cui distruzione nel settembre del 1987 da parte di forze ciadiane, nel più puro stile dei *desert raider*, significò la fine del tentativo della Libia di Gheddafi di affermare la propria influenza nell'Africa Equatoriale.

Dopo la presa di Cufra pattuglie di meharisti dei reparti sahariani si erano spinte verso il Gebel Auenat e Maaten es-Sarra all'inseguimento dei senussi in fuga, raccogliendo una cinquantina di fuggiaschi allo stremo delle forze, e nel luglio del 1931 il professor Ardito Desio, in missione per conto della Reale Accademia d'Italia era giunto fino ai piedi del massiccio per poi essere costretto a rientrare dall'esaurirsi delle scorte d'acqua.[129] La prima vera ricognizione della zona del Gebel Auenat fu portata a termine nel febbraio del 1932 dal maggiore Ottavio Rolle, utilizzando anche in questo caso un autocarro leggero Ford. Intorno al massiccio montuoso Rolle scoprì le tracce lasciate dal principe Kemal el Din nel 1926 e dalle successive spedizioni britanniche. Era evidente che non c'era tempo da perdere e il 27 giugno 1932 Rolle, accompagnato dal tenente Rango d'Aragona, lasciò Cufra per rientrarvi il 7 luglio dopo aver seguito l'itinerario Maaten Bisciara - Maaten es-Sarra - Gebel Auenat. Lo scopo dichiarato era sperimentare sul campo i nuovi autocarri FIAT 611C e tracciare un percorso adatto per gli automezzi.

Proprio in quei giorni l'Ambasciata del Regno Unito a Roma informò il Ministero degli Affari Esteri che una missione scientifica britannica si sarebbe presto recata nella stessa zona per completarne l'esplorazione. Come era prevedibile la comunicazione, che faceva riferimento alle rivendicazioni di Londra sul "triangolo di Sarra", determinò non solo una replica a livello diplomatico che rigettava queste pretese, ma anche una risposta sul campo. Il ministro delle Colonie, generale Emilio De Bono, ordinò infatti al Governo della Cirenaica di far sì che la spedizione britannica, a cui comunque avrebbe dovuto essere dato tutto l'aiuto possibile, trovasse i luoghi già presidiati da reparti italiani. Si mise così in moto un'organizzazione che avrebbe visto due distaccamenti autocarrati e muniti di stazione radiotelegrafica, agli ordini rispettivamente di Rolle e del maggiore Orlando Lorenzini, lasciare Cufra per il Gebel Auenat il 4 ottobre e per Maaten es-Sarra il 9.

Arrivato a destinazione il 7 ottobre, Rolle, che era accompagnato anche da un ufficiale della Regia Aeronautica, il sottotenente Ottavio Vimercati Sanseverino, vi impiantò un campo d'atterraggio su cui il giorno 9 si trasferì una sezione di 2

[129] R. CHIARVETTO et al., *In volo su Zerzura* op. cit., p. 40-41.

Ro.1, guidata dal colonnello Lordi. Nel frattempo, il giorno prima, in quell'angolo ormai piuttosto affollato di deserto era arrivata anche la spedizione britannica, guidata da Bagnold, che con le sue 4 Ford si era accampata al Gebel Kissu, a sud-ovest del Gebel Auenat, dove venne raggiunta da un bimotore Vickers Victoria pilotato dallo Squadron Leader Hubert Penderel. Lo stesso giorno Kennedy Shaw si era diretto verso il Gebel Auenat, trovandovi Rolle e i suoi uomini. Nonostante la sorpresa e un certo imbarazzo l'incontro fu piuttosto cordiale, anche se breve, e l'ultimo contatto nella zona del Gebel Auenat si ebbe il giorno dopo, quando Lordi decise di dare la sveglia all'accampamento britannico sorvolandolo a bassa quota alle sette del mattino con il suo Ro.1. L'11 ottobre Lordi rientrò a Cufra e poco dopo Bagnold proseguì per Maaten es-Sarra, dove arrivò il 15 ottobre trovandovi Lorenzini.

I britannici avevano ormai capito la situazione, gli italiani avevano giocato d'anticipo e li avevano messi di fronte al fatto compiuto. Tanto valeva fare buon viso a cattivo gioco, e la cosa fu resa ancora più facile dalla corrente di simpatia che si stabilì tra Bagnold e Lorenzini. I britannici, che a differenza degli italiani vestivano abiti civili, rimasero molto colpiti dall'equipaggiamento e dall'organizzazione dei sahariani, e anche dalla competenza e dal portamento dei loro ufficiali, fieri soldati coloniali ben diversi dagli stereotipi già allora diffusi nel mondo anglosassone.[130] Durante la cena che solennizzò l'incontro, Lorenzini, mostrando a Bagnold una carta della regione, osservò in tono scherzoso che, in caso di guerra, da Auenat i reparti sahariani avrebbero potuto con una certa facilità avanzare attraverso il deserto su Assuan e distruggere la diga, per poi occupare anche Wadi Halfa, interrompendo le comunicazioni con il Sudan.

Era un'osservazione che Bagnold non avrebbe dimenticato e su cui avrebbe meditato a lungo, ma per il momento l'ipotesi di un conflitto era quanto mai remota, e a suggellare l'incontro Lorenzini regalò a Bagnold il suo portasigarette, ornato con i colori della fascia del suo battaglione eritreo, il XIV,[131] dono che l'inglese avrebbe in seguito ricambiato con l'invio di tre originali vassoi triangolari d'argento. Di quella cena Lorenzini, nel rapporto compilato al rientro e riportato integralmente in un recente volume edito dalla *Rivista Aeronautica*,[132] ha lasciato un interessante resoconto che nella sostanza conferma il clima amichevole dell'incontro e dimostra le sue doti diplomatiche, doti che non potevano mancare nel bagaglio delle capacità di un ufficiale coloniale:

> […] il contatto non avrebbe potuto essere più cordiale. Giustificata, senza esserne richiesto, la mia presenza a Sarra, con la carica, che mi sono attribuita, di

[130] J. W. GORDON, *Dietro le linee di Rommel* op. cit., p. 55-56.
[131] R. CHIARVETTO et al., *In volo su Zerzura* op. cit., p. 55.
[132] Ivi, p. 115.

> Comandante e ispettore dei nostri posti avanzati e con l'incarico, effettivamente, avuto, di prendere contatto con la missione per agevolarne ove possibile il compito, si è subito stabilita una corrente di cameratismo che, almeno mi è sembrato, ha fatto cadere, se pur vi era, qualsiasi diffidenza.
>
> La conversazione svoltasi sempre in francese, che tutti i membri della missione parlavano assai bene, ad eccezione del Maggiore Bagnold, è stata sempre cordiale e animata, specialmente durante la cena offerta alla missione dal sottoscritto. […] Scartata ogni discussione sui confini dei possedimenti inglesi e italiani, ho tenuto a conoscere il parere dei membri della missione sulla questione dei nostri confini meridionali con la Francia. E, come ho già accennato nella relazione telegrafica, a meno che non sia stato fatto per compiacenza, ma mi è sembrato di no, né sarebbe nelle abitudini inglesi, tutti indistintamente i membri si sono mostrati concordi nel ritenere giuste le aspirazioni dei coloniali italiani, di entrare a sud almeno nel pieno possesso di quanto fu già occupato dalla Turchia fino al lago Tchad, ciò che consentirebbe di affacciarsi sull'altra sponda del deserto e dare una ragione e uno scopo all'occupazione di questo immenso mare di sabbia, rimasto per l'Italia senza rive e senza porti nella zona meridionale.

Bagnold e i suoi ripartirono l'indomani, 16 ottobre, verso est, per poi piegare a sud, raggiungere Tekkro, in territorio francese, e infine tornare al Gebel Auenat, dove arrivarono il giorno 22 accampandosi per la notte a breve distanza dagli italiani. Questa volta i contatti furono meno formali e la cena si svolse in un'atmosfera rilassata, come Rolle riferì nel suo rapporto:

> Invitati a cena accettano cordialmente, parlando domandano del Colonnello Lordi chiedendo se è rientrato a Bengasi. Domandano pure se il presidio di Auenat sarà mantenuto a lungo. Interrogati dichiarano di essere stati a Tecro senza peraltro avere incontrato i francesi, si mostrano anche molto soddisfatti delle accoglienze avute dal maggiore Lorenzini, dicono infine che loro meta è Fasher a circa 5 giornate di marcia attraverso terreno dunoso. Domandano di trasmettere alcuni radio perché la loro radio non funziona.
>
> A tavola parlano di Auenat, delle nostre truppe eritree e libiche, della durata della permanenza in Colonia degli Ufficiali, dell'Italia.[133]

La preoccupazione dei britannici per Lordi non era casuale: il comandante dell'Aviazione della Cirenaica era atteso a Maaten es-Sarra ma vi era arrivato dopo la loro partenza e non ne avevano avuto più notizie. Raggiunto Lorenzini il mattino del 16 con 4 Ro.1 provenienti da Cufra, il giorno dopo si era alzato di nuovo in volo con 2 dei biposto Romeo per una ricognizione oltre le pendici orientali dei massicci del Tibesti e dell'Ennedi che lo avrebbe portato a sud dei laghi Unianga in territorio francese, per poi rientrare a Maaten es-Sarra dopo sei ore di volo, con una notevole dimostrazione di capacità di navigazione, resa ancora più significativa dalla tempesta di vento che aveva costretto i Ro.1 ad

[133] Comando della Sottozona Militare di Cufra, Ufficio Presidio, *Missione Auenat*, s.i.d., riportato in R. CHIARVETTO et al., *In volo su Zerzura* op. cit., p. 101.

allungare il percorso di rientro per evitarla. Il velivolo si dimostrava un mezzo quanto mai efficace per integrare l'attività di esplorazione dei mezzi ruotati, e l'immediato futuro ne avrebbe dato ulteriore conferma.

La Gara Nasrani, lungo la pista da Cufra all'oasi egiziana di Dahkla,
nei cui pressi si accampò nel novembre del 1932 la spedizione Rolle. (g.c. Roberto Chiarvetto)

Nel novembre del 1932 la notizia di una nuova spedizione guidata da Almásy nella zona di frontiera tra Libia ed Egitto, regolarmente comunicata dal governo egiziano al Ministero delle Colonie, attivò di nuovo il Comando Truppe della Cirenaica.[134] Il maggiore Rolle ebbe così l'ordine di portarsi in ricognizione nella zona a cavallo del meridiano di confine tra i paralleli di Auenat e Cufra, e l'aviazione della Cirenaica di appoggiarne l'azione con una sezione di Ro.1. Con Lordi in

[134] Comando Aviazione della Cirenaica, Ufficio Addestramento-Operazioni, *Esplorazione aereo-terrestre sul confine a est di Cufra*, novembre 1932, riportato in R. CHIARVETTO et al., *In volo su Zerzura* op. cit., p. 128-129, 139.

Italia per servizio, fu il capitano pilota Emilio Vittani che il 10 novembre con 3 velivoli si trasferì a Cufra, dove prese gli accordi del caso con il comandante della sottozona militare. Il giorno 11 Rolle lasciò Cufra con un'autovettura FIAT 614 e due autocarri FIAT 611C, con 8 uomini di truppa e una guida indigena, diretto oltre confine verso le pendici occidentali del Gilf Kebir, interpretando quindi con una certa larghezza gli ordini ricevuti. La sera del 12, quando si trovava a circa 200 km dalla sua base di partenza, in un punto a nord-ovest dell'altopiano, chiese via radio una ricognizione aerea per il giorno dopo. Il mattino seguente Vittani decollò quindi con una pattuglia di 2 Ro.1 e localizzò l'accampamento di Rolle da cui con i teli di segnalazione gli fu richiesto di esplorare la zona a sud del campo. I due velivoli si spinsero quindi a sud per circa 150 km, sorvolando e fotografando l'altopiano, per poi tornare a sorvolare il piccolo accampamento su cui lanciano un messaggio con l'esito della ricognizione e rientrare quindi a Cufra. Al di là di un'accurata descrizione del Gilf Kebir, che confermava le difficoltà di accesso e segnalava la presenza di una scarsa vegetazione in due uadi interni, null'altro era emerso. Nessuna traccia della spedizione britannica, e anche Rolle, quando nei giorni seguenti si spinse a sud costeggiando in territorio egiziano il limite occidentale dell'altopiano, una muraglia continua con pochi e malagevoli passaggi, non avrebbe stabilito alcun contatto, pur trovando le tracce lasciate dalla spedizione di Almásy della primavera precedente.[135]

L'ungherese, ormai assiduo frequentatore del deserto occidentale e sempre alla ricerca della città perduta di Zerzura, sarebbe tornato a percorrere la regione nei primi mesi del 1933 e questa volta avrebbe incontrato la missione dell'Istituto Geografico Militare di Firenze guidata, da un ufficiale degli alpini, il capitano Oreste Marchesi, della quale faceva parte lo scienziato e zoologo conte Lodovico di Caporiacco. Il nobile friulano, già compagno nel 1929 di Ardito Desio nella spedizione del duca di Spoleto nella catena del Karakorum, raggiunse la missione Marchesi a Cufra il 16 febbraio 1933, con un'autocolonna partita da Gialo una settimana prima. Marchesi si trovava in zona già da tre mesi con il compito di procedere al rilievo in scala 1:100.000 delle oasi e di altri punti notevoli, come il Gebel Archenu e il Gebel Auenat, e in scala 1:400.000 di tutto il territorio attorno a Cufra, nonché di localizzare al suolo il 25° meridiano est e il 22° parallelo nord, che segnano il confine egiziano-libico. Non era la prima volta di uno scienziato italiano nel Sahara, nel 1926 il geologo Ardito Desio aveva studiato il territorio della Marmarica e la regione di Giarabub, da poco sotto controllo italiano, nel 1930 era stata la volta della Sirtica e della Cirenaica, nel 1931, su incarico dell'Accademia d'Italia, aveva attraversato il Fezzan con

[135] Comando della Sottozona Militare di Cufra, Ufficio Presidio, *Ricognizione zona a cavallo 25° meridiano*, s.i.d., riportato in R. CHIARVETTO et al., *In volo su Zerzura* op. cit., p. 163-165.

una carovana di cammelli e nel 1932 aveva percorso l'entroterra della Cirenaica da Giarabub a Gialo e Marada. Desio, anch'egli friulano, sarebbe stata la scelta più ovvia per accompagnare Marchesi, ma nel 1933 era impegnato con una spedizione alpinistica in Iran, e il compito era stato quindi affidato a Caporiacco, suo compagno di studi al liceo "Stellini" di Udine, un fatto che ebbe forse il suo peso nella decisione.

La spedizione Marchesi si accampò il 2 aprile ai piedi del Gebel Auenat, nella stessa zona di Ain Doua, "piccole sorgenti", a sud-est della montagna, dove sei mesi prima si era fermato Rolle.[136] Dal piccolo accampamento, dominato dall'antenna radio alta una decina di metri, partivano le escursioni per eseguire i rilievi topografici necessari, e il mattino del 7 maggio Marchesi e Caporiacco guidarono una pattuglia a scalare la rossiccia mole del Gebel Auenat. Arrivati su quella che sembrava la vetta principale, a 1794 m, furono a un tempo sorpresi e delusi dal trovarvi il pilastrino innalzatovi da Bagnold, che vi era stato l'anno prima, ma un controllo strumentale individuò a breve distanza una cima ancora più alta, 1934 m, che si affrettarono a risalire per erigervi il loro pilastrino, riaffermando il primato italiano, e battezzarla Vetta Italia. Il "grande gioco" era fatto anche di questo tipo di competizione, in cui le affermazioni di prestigio potevano tradursi in diritto di possesso.

Quel tratto di deserto, anche nel 1933, continuava a essere piuttosto frequentato. A Cufra erano arrivati in febbraio Robert Clayton a Lady Dorothy Clayton-East-Clayton, provenienti dal Gran Mare di Sabbia, e poco dopo era atterrato Penderel, diretto a un incontro con la spedizione che Almásy stava guidando verso il Gilf Kebir e il Gebel Auenat. L'ungherese raggiunse la missione Marchesi ad Ain Doua e fu durante la sua permanenza che il 14 maggio viene scoperta la prima di una serie pitture e incisioni rupestri. La ricerca e la catalogazione impegneranno Almásy e Caporiacco per i successivi quindici giorni, sguinzagliando gli ascari di Marchesi alla ricerca di altri "sassi dipinti" con la promessa di un premio in denaro. Alla fine saranno scoperti non meno di dieci siti, con disegni di figure umane e animali anche domestici che proiettavano una nuova luce sulla preistoria del Sahara.[137] L'ungherese si attribuì poi il merito della scoperta, ma il lavoro dell'italiano non era stato da meno e certo impostato su basi più scientifiche.[138] La missione Marchesi rientrò a Cufra il 31 maggio, e il deserto tornò alla sua solitudine maestosa.

---

[136] M. SOFFIANTINI, *Libia 1933: la missione Marchesi*, in «L'Universo», luglio-agosto 2012.

[137] A. RINALDINI, *Lodovico di Caporiacco e la scoperta dimenticata in Libia*, 6 novembre 2019 in https://www.erodoto108.com/

[138] F. FOLISI, *Italiani nel Sahara. Libia 1933: il Conte di Caporiacco fra storia e leggenda*, Udine, Aviani&Aviani Editori, 2007, p. 229-234.

Quanto accaduto nell'autunno del 1932 nel deserto libico dimostrò che l'impiego di mezzi automobilistici e di velivoli operanti in stretto coordinamento era la soluzione ideale per missioni da significato tanto geografico e scientifico quanto politico e diplomatico. In questo contesto la disponibilità di una macchina robusta e affidabile come il Romeo Ro.1 diede la possibilità all'aviazione della Cirenaica non solo di affiancare i distaccamenti di Rolle e Lorenzini nel presidio del "triangolo di Sarra", ma anche di spingere l'osservazione a sud, verso l'Africa Equatoriale, nel tentativo di tracciare una nuova rotta verso il cuore del continente. Sempre il Ro.1 avrebbe poi permesso a Vittani di accompagnare la pattuglia di Rolle verso il Gilf Kebir, e di esplorare dall'alto l'altopiano, replicando su più vasta scala quanto avevano fatto Almásy, Penderel e Clayton-East-Clayton con il loro Gipsy Moth. In questa impresa gli italiani non erano però motivati dal mito di Zerzura, ma da più prosaiche considerazioni di ordine militare. La presenza di un'oasi a ridosso del confine con l'Egitto avrebbe infatti rappresentato una minaccia potenziale, dal momento che elementi ostili avrebbero potuto servirsene come base di partenza per agire verso Cufra.

Pochi mesi dopo, tra l'inverno e la primavera del 1933 la missione dell'Istituto Geografico Militare caratterizzò topograficamente la regione di Cufra e del Gebel Auenat, e attrezzò una nuova rotta aerea Gialo-Cufra-Auenat, consolidando quello che era ormai un fatto compiuto, e con gli accordi di Roma del 20 luglio 1934 con la Gran Bretagna, e del 7 gennaio 1935 con la Francia, il problema della delimitazione dei confini poté dirsi risolto. Con il primo accordo venne infatti riconosciuta la sovranità italiana sul triangolo di Sarra, che con le sue modestissime risorse idriche offriva alle carovane l'ultima possibilità di rifornirsi d'acqua sulla via per l'Africa equatoriale, con il secondo il confine meridionale della Libia, che nell'accordo del 1919 era stato definito fino a Tummo, veniva ridisegnato con la cessione all'Italia di un territorio di circa 114.000 chilometri quadrati nella regione Borkou-Ennedi-Tibesti comprendente gli snodi carovanieri di Aozou e Guezenti.

Gli anni seguenti videro ancora spedizioni automobilistiche di matrice britannica, a cominciare da quella organizzata nel 1935 da Kennedy Shaw con cinque compagni d'avventura, una spedizione particolarmente impegnativa perché dopo aver costeggiato il Gilf Kebir e il Gebel Auenat, le loro tre Ford A si spinsero a sud fino a Fasher, nel Darfur, superando il Mare di Sabbia di Selima

Nelle pagine successive:
Autovetture FIAT 514 della missione Marchesi a Tazerbo il 26 gennaio 1933.
(Roberto Chiarvetto, Alessandro Menardi di Noguera, Michele Soffiantini, op. cit, pag. 206)

sia all'andata che al ritorno, per poi attraversare da sud a nord il Gran Mare di Sabbia, raggiungere la costa a Marsa Matruh e di qui rientrare al Cairo per un totale di oltre 10.000 km dei quali la metà in territorio inesplorato. Lo stesso anno anche Almásy tornò al Gilf Kebir e al Gebel Auenat, ma fu la sua ultima spedizione. Dichiarato *persona non grata* dagli italiani e guardato con sospetto dai britannici, dovette per il momento rinunciare alle sue scorribande nel deserto dedicandosi all'attività di istruttore di volo, e nel 1938 sarebbe tornato in Ungheria. Bagnold fu invece protagonista nel 1938 di una missione scientifica intesa tra l'altro a validare con osservazioni sul terreno i suoi studi sui movimenti delle dune sotto l'azione del vento.[139] Anche questa volta l'itinerario toccò il Gilf Kebir, di cui l'inglese approfondì l'esplorazione, e il Gebel Auenat, oltre al Mare di Sabbia di Selima.

Il risultato più significativo di queste esplorazioni fu quello di completare la conoscenza del deserto libico-egiziano e di individuarvi dei percorsi praticabili per i mezzi automobilistici, maturando nel contempo un'importante esperienza di tema di navigazione in regioni desertiche. Non a caso molti dei protagonisti di parte britannica avrebbero militato durante la guerra nelle file del Long Range Desert Group, mentre Almásy avrebbe avuto un ruolo importante nell'ambito dell'Afrika Korps per il quale portò a termine nel 1942 l'operazione Salam, con l'obiettivo di infiltrare in Egitto, attraverso quel deserto che conosceva così bene, due agenti dell'Abwehr. Di contro, dei principali protagonisti italiani, per uno strano destino né l'allora comandante dell'Aeronautica della Cirenaica, colonnello Roberto Lordi, né il maggiore Orlando Lorenzini e il parigrado Ottavio Rolle, i due ufficiali del Regio Esercito impegnati all'epoca a presidiare quel remoto angolo della Libia, avrebbero più avuto alcun ruolo nel teatro operativo nordafricano, né tantomeno lo avrebbero avuto Desio e Caporiacco.

Il "grande gioco" che si era svolto nelle profondità del deserto, e che solo in apparenza si era concluso con la definizione delle linee di confine, aveva intanto confermato l'esistenza nella Libia italiana di uno strumento aeroterrestre in grado di rispondere al meglio alle esigenze di polizia coloniale e di controllo del territorio, costruito nel tempo sulla base delle esperienze maturate durante i cicli operativi di controinsurrezione. I reparti sahariani stavano cambiando fisionomia, e il pur prezioso mehari, che tanta parte aveva nell'iconografia e nell'immaginario collettivo, veniva gradualmente sostituito dal mezzo ruotato. Accanto al Romeo Ro.1, un biplano biposto a struttura metallica che aveva dato ottima prova nelle ultime fasi della "riconquista", erano disponibili autoveicoli che permettevano di fare a meno dei dromedari fino ad allora dominatori incontrastati dei grandi spazi desertici. Dopo le prime prove fatte nel 1931 sul

[139] A. GOUDIE, *Wheels Across the Desert* op. cit., p. 129.

percorso Gialo-Cufra, nel 1932 il FIAT 15 ter venne sostituito dall'innovativo autocarro FIAT 611C a tre assi, di cui i due posteriori motori. Rolle e Lorenzini lo utilizzarono con successo e Rolle in particolare, dopo la ricognizione al Gilf Kebir, nel valutarne positivamente le prestazioni sottolineò che, nel rientro a Cufra, i suoi due FIAT 611C e l'autovettura FIAT 514 avevano percorso in una sola giornata 260 km senza inconvenienti.[140] Dal FIAT 611C, nel giro di pochi anni, sarebbero derivati il FIAT Dovunque 33 e lo SPA Dovunque 35, quest'ultimo rimasto in produzione fino al 1948 e in servizio fino al 1950. Non avrebbe invece servito in "grigioverde", se non nel piccolo numero di esemplari presenti proprio a Cufra tra il 1932 e il 1934, l'autovettura FIAT 514, uscita di produzione nel 1932 lasciando il passo alla FIAT 508M, versione militare della celebre Balilla. Tanto il "611C" quanto la "514" avrebbero avuto un ruolo importante nella motorizzazione dei sahariani, equipaggiando la 1a Compagnia Autosahariana, presente a Cufra nel 1934.

Si consolidava intanto l'idea che, per controllare le vaste regioni desertiche della Libia, la disponibilità di uno strumento aeroterrestre, caratterizzato da una autentica cooperazione tra le due componenti, era una soluzione obbligata in quanto, nonostante i progressi degli automezzi, solo il mezzo aereo poteva svolgere con continuità l'azione di sorveglianza e intervenire con immediatezza là dove fosse necessario. Di questa esigenza si fece interprete Italo Balbo il 29 aprile 1931, nel presentare alla Camera dei Deputati il bilancio dell'aeronautica per l'esercizio finanziario 1931-1932:

> È indubbio che anche l'esperienza aviatoria compiuta in questi ultimi mesi nella maggior colonia servirà a determinare nuove concezioni e nuovi indirizzi per il dominio delle zone coloniali più impervie e più lontane [...] Le colonie si possono tenere sotto un più profondo ed efficiente controllo sorvegliandole dal cielo. Se questa concezione finirà, come spero, per prevalere, l'aeroplano adoperato su larga scala risparmierà molte truppe bianche e di colore.[141]

A queste parole, che rilanciavano forse involontariamente i concetti fondanti della teoria dell'Air Control, Balbo, arrivato in Libia nel gennaio del 1934 quale governatore generale, avrebbe dato concretezza con un'iniziativa nel segno di quella capacità di innovazione che lo caratterizzava, creando uno strumento interforze altamente mobile e con una componente aerea organica.

In tema di operazioni coloniali la Regia Aeronautica poteva vantare una non trascurabile esperienza, maturata negli anni Venti e consolidatasi tra il 1930 e il

---

[140] R. CHIARVETTO et al., *In volo su Zerzura* op. cit., p. 165.

[141] I. BALBO, *La conquista dell'aria e la crociera atlantica*, discorso pronunciato alla Camera dei Deputati sul bilancio dell'aeronautica il 29 aprile 1931, Tipografia della Camera dei Deputati, 1931, p. 40-41.

1931, in concomitanza con il rastrellamento del Gebel Cirenaico e la successiva penetrazione nel sud sahariano. Il ruolo del mezzo aereo in quel contesto era stato sottolineato dalla *Rivista Aeronautica* con tre articoli che, apparsi in tempo reale, avevano interrotto il silenzio fino a quel momento imperante,[142] forse perché nel decennio precedente la "riconquista" era di scottante attualità, e ben presto erano comparsi anche riferimenti all'attività della Royal Air Force e al "controllo aereo". Nel 1933 un articolo di redazione commentava il resoconto apparso sull'*Air Force Quarterly* di una riuscita operazione effettuata nel 1924 in Transgiordania da una sezione di 4 DH9a e da 4 autoblinde della Royal Air Force contro consistenti formazioni ribelli vedendovi un «chiaro esempio di efficace cooperazione fra forze aeree e forze terrestri meccanizzate e delle possibilità dell'aviazione nelle zone coloniali».[143] In un altro articolo del 1935 venivano richiamate le ragioni e le modalità attuative dell'Air Control in Iraq e altrove,[144] e l'anno dopo un dettagliato studio delle problematiche dell'aviazione coloniale lasciava intendere come questa potesse e dovesse avere un ruolo importante nell'organizzazione e nel presidio del territorio, permettendo di limitare il numero e la consistenza delle guarnigioni.[145] Nel 1936 esistevano dunque tutte le premesse perché un uomo come Balbo, certo non indifferente all'idea di affermare anche in ambito coloniale il ruolo della Regia Aeronautica, concepisse e attuasse un progetto che, nel costituire la sintesi di diverse esperienze, rompeva schemi consolidati e metteva in discussione la distribuzione dei ruoli tra le forze armate.

---

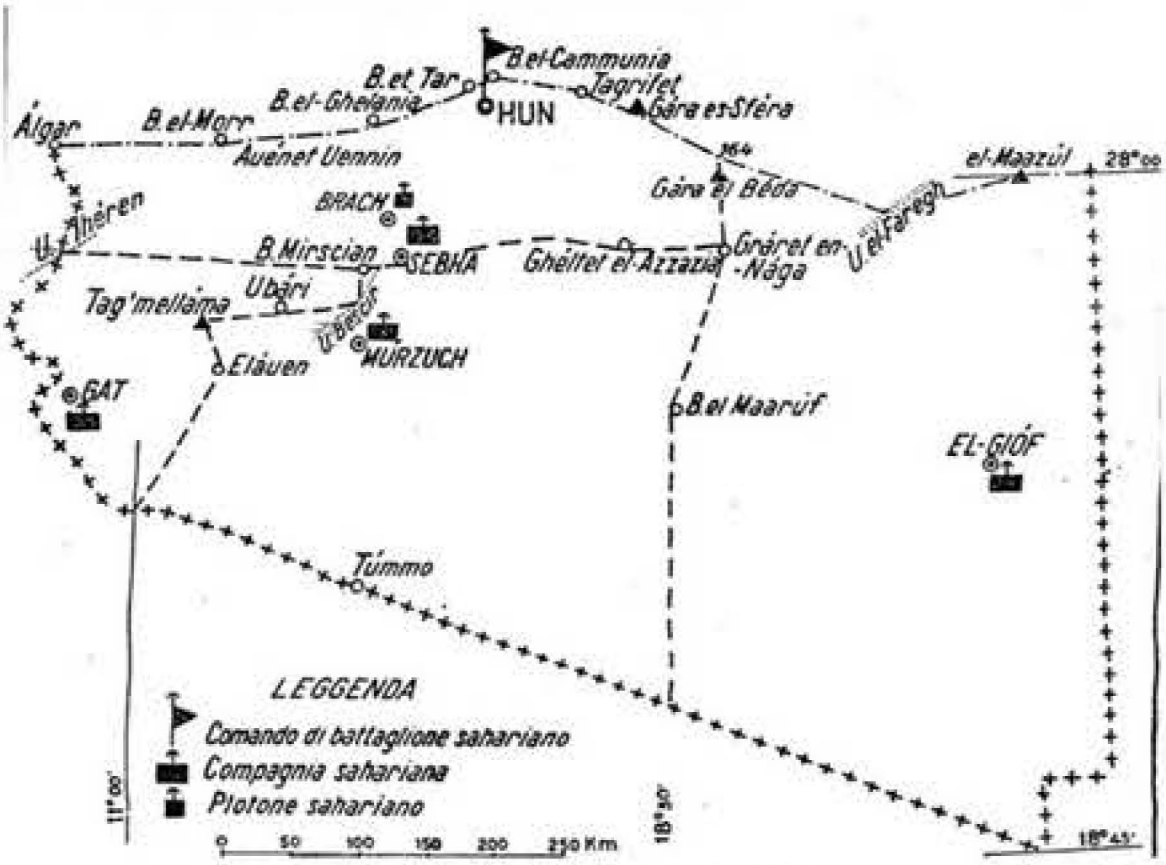
[142] *L'aviazione in Cirenaica*, in «Rivista Aeronautica», dicembre 1930; P.C., *Colle ali d'Italia alla riconquista del Fezzan*, in «Rivista Aeronautica», gennaio 1931; *Aviazione Coloniale*, in «Rivista Aeronautica», ottobre 1931. Questi articoli furono pubblicati anonimi, o identificati con le iniziali dell'autore, il che li qualifica come articoli di redazione, in larga parte basati su documenti e relazioni ufficiali.

[143] *L'aviazione coloniale inglese nell'operazione di Zizza (1924)*, in «Rivista Aeronautica», ottobre 1933.

[144] F. BERTONELLI, *Il dominio aereo britannico nel Medio Oriente*, in «Rivista Aeronautica», 1935.

[145] V. BIANI, *Aviazione Coloniale*, in «Rivista Aeronautica», 1936.

Il Battaglione Sahariano



La dislocazione dei reparti del Battaglione Sahariano
nelle oasi del Sahara Libico, Gat, Sebha, Murzuch, El Giof (Cufra), con comando a Hon. (AUSSMA)

Costituito il 1° giugno 1936, il Battaglione Sahariano, atipico complesso interforze posto agli ordini di un ufficiale pilota della Regia Aeronautica, aveva il comando a Hon e le quattro compagnie a Ghat, Sebha, Murzuch e Cufra, così da poter coprire sia il Fezzan che il Sud della Cirenaica. Ogni compagnia era articolata su un plotone comando, uno o più plotoni meharisti, uno o più plotoni motorizzati, una sezione aviazione su tre velivoli da ricognizione, con un'altra sezione di tre velivoli aggregata al comando di battaglione.[146] Affidato in un primo tempo a un ufficiale del Regio Esercito, il tenente colonnello Francesco Moccia, ebbe da subito la struttura prevista su quattro compagnie al comando di capitani della Regia Aeronautica, ciascuna delle quali con una sezione avio equipaggiata con biplani monomotore Romeo Ro.1, in via di

[146] B. DI MARTINO, *Il Battaglione Sahariano*, in «Storia Militare», agosto 2007, p. 25-33.

sostituzione con i più moderni monoplani bimotore Caproni Ca.309 Ghibli espressamente concepiti per l'impiego coloniale. Per gli aspetti tecnico-amministrativi la particolare composizione del reparto aveva portato a stabilire una diversa dipendenza per le sue due componenti. La componente aeronautica faceva quindi capo ai servizi tecnici del Comando Aeronautica della Libia per il materiale, e all'Ufficio Amministrazione del Gruppo Aviazione della Tripolitania per il personale, la componente esercito era amministrata dal Comando Militare dei Territori del Sud.

La decisione del Governo della Libia, una volta nota al Ministero della Guerra, aveva suscitato non poche perplessità sia per la procedura seguita, sia, soprattutto, per il ruolo di primo piano affidato da Balbo alla prediletta Arma Azzurra. Un promemoria dell'Ufficio Colonie del Comando del Corpo di Stato Maggiore, dopo aver illustrato sinteticamente la costituzione e la dislocazione del reparto, puntualizzava che si trattava di «una riforma radicale di cui soltanto ora noi abbiamo notizia», aggiungendo che il maresciallo Balbo da tempo aveva in animo di affidare alla Regia Aeronautica la difesa e il controllo dei territori sahariani.[147] Era questo l'elemento qualificante del provvedimento, e anche quello più difficile da accettare, come risulta da un'annotazione ai margini del testo dattiloscritto: «L'importanza della riforma sta nel fatto che i comandanti sono ufficiali di aeronautica».

La questione tornò d'attualità, sul finire di ottobre, quando Tripoli formalizzò gli organici e la struttura del tempo di pace delle compagnie sahariane,[148] sempre senza darne comunicazione al Ministero della Guerra a cui il documento fu trasmesso a titolo puramente informativo dal Ministero delle Colonie. Una qualche reazione era inevitabile, e si concretizzò in un secondo promemoria nel quale, dopo aver rimarcato con una punta di polemica come sulle nuove unità sahariane non fosse stato richiesto alcun parere, l'Ufficio Colonie ribadì i dubbi in merito al loro ordinamento:

> Dall'esame di tale formazione si rileva quello che fu già notato a proposito delle unità sahariane segnalate nel giugno, e cioè che il comandante della

[147] Comando del Corpo di Stato Maggiore, Ufficio Colonie, *Promemoria (Unità Sahariane)*, 29 giugno 1936, AUSSME, Rep. L-10, Stato Maggiore Regio Esercito, Vario.

[148] Comando Regio Corpo Truppe Coloniali della Libia, Stato Maggiore, *Tabelle di formazione di pace delle compagnie sahariane*, n° 2008 O.M. Segreto del 29 ottobre 1936, AUSSME, Diari Storici 2ª Guerra Mondiale, Rep. N1-11. Il documento si soffermava in particolare sulla compagnia di Cufra, l'ultima a essere costituita delle quattro inizialmente previste, il cui organico differiva da quello delle altre per avere la componente terrestre articolata su tre plotoni autosahariani, strutturati su due buluc, e un plotone servizi, con esclusione quindi dei meharisti, anticipando quello che sarebbe stato il risultato di una successiva ristrutturazione di queste unità.

> compagnia è un capitano dell'aeronautica, mentre i comandanti di plotone sono ufficiali dell'esercito. Ciò non è esente da inconvenienti di ordine operativo e di ordine morale.[149]

Quali fossero questi inconvenienti non veniva specificato, ma non è difficile immaginare che si volesse far riferimento alla preparazione di base dei comandanti di compagnia e alla loro scarsa conoscenza dei diversi aspetti del combattimento terrestre, in quanto ufficiali piloti, e al disagio che sarebbe potuto derivare dall'instaurarsi di un rapporto di dipendenza gerarchica tra elementi di estrazione tanto diversa. Da tutto questa emergeva l'assenza di una reale cultura interforze e la scarsa disponibilità a realizzare forme di autentica integrazione, ma la questione non ebbe ulteriori sviluppi. A impedirlo fu forse il fatto che l'ispiratore dei reparti auto-avio-sahariani, come sono a volte ricordati, era una delle personalità più in vista del regime, o forse prevalse la considerazione che l'esperimento interessava una componente peculiare dello strumento militare, non compresa nella sfera di competenza del Ministero della Guerra e relegata all'ambito coloniale. In ogni caso l'iniziativa di Balbo non fu davvero ostacolata e tutto proseguì secondo i programmi. Quando il 1° maggio 1937 il maggiore pilota Michele Leo assunse il comando del battaglione,[150] anche l'ultimo e più significativo passo venne finalmente compiuto.

Nel frattempo, nell'agosto 1936, la riorganizzazione dei reparti sahariani era stata annunciata, sia sulla *Rivista Aeronautica* che sulla *Rivista Militare*, da un articolo che, nell'illustrare le motivazioni del provvedimento sottolineandone il carattere innovativo, affermava la necessità ormai inderogabile di una cultura della cooperazione, cultura a cui dovevano essere educati i giovani ufficiali.[151] A dare maggior peso a queste argomentazioni, e a ribadire in modo implicito quanto l'iniziativa fosse strumentale non solo al controllo dei territori sahariani ma anche al problema della cooperazione tra le forze armate, contribuiva il fatto che l'autore fosse il generale di corpo d'armata Pietro Pintor, uno tra i più stretti collaboratori di Balbo.

Pintor aveva preso spunto dalla peculiarità delle condizioni proposte dai territori desertici per ricordare come in passato si fosse cercato di adeguare lo strumento all'ambiente con la costituzione di unità cammellate, nell'intento di sfruttare per compiti di polizia coloniale «l'adattabilità del dromedario alla vita desertica e più ancora le attitudini di genti dedite per ataviche leggi e per

---

[149] Comando del Corpo di Stato Maggiore, Ufficio Colonie, *Promemoria. Unità Sahariane*, 15 dicembre 1936, AUSSME, Diari Storici 2ª Guerra Mondiale, Rep. N1-11.

[150] Comando 1° Battaglione Sahariano, *Memorie Storiche per l'Anno 1937/XV-XVI*, AUSSMA, Memorie Storiche.

[151] P. PINTOR, *La compagnia sahariana della Libia*, in «Rivista Aeronautica», agosto 1936, p. 137-140.

necessità di vita al grande nomadismo». I reparti sahariani avevano giocato un ruolo di grande rilievo nelle campagne per la riconquista della Libia che però ne avevano evidenziato anche i limiti. Ombroso e delicato, il dromedario richiedeva molte cure, e il reclutamento dei meharisti era tutt'altro che semplice. Le genti sahariane, alle quali di preferenza si attingeva, rivolgendosi in particolare ai Tuareg, erano insofferenti alla disciplina e nel loro comportamento affiorava l'istinto del fuorilegge e del razziatore, caratteristiche queste che le ponevano «agli antipodi di tutto ciò che è collettività militare, anche rudimentalmente organizzata». Solo l'energia e la sensibilità psicologica dei comandanti potevano fare di queste unità uno strumento valido ed efficiente e comunque, come faceva la Francia con i suoi reparti di meharisti, era sempre opportuno inserirvi elementi più affidabili, berberi o arabi del Gebel.

Il binomio costituito dal nomade e dal dromedario non poteva essere la soluzione definitiva per la difesa delle frontiere desertiche, anche per ragioni di economia: un gruppo cammellato costava nel 1936 quattro milioni di lire all'anno, con un rapporto efficacia-costo non certo soddisfacente dal momento che poteva schierare non più di un paio di centinaia di moschetti e nove mitragliatrici. Nuove possibilità erano però offerte dal prepotente sviluppo della motorizzazione che aveva già portato ad affiancare ai gruppi sahariani dei reparti motorizzati, puntando a realizzare una qualche complementarità tra questi due elementi. Le compagnie autosahariane venivano infatti impiegate là dove potevano far valere le loro doti di rapidità e autonomia, mentre i reparti meharisti erano utilizzati in funzione della maggiore facilità di movimento sulle dune o su serir cedevoli e per interventi a corto raggio. Questa situazione non era però destinata a durare, dal momento che gli sviluppi della tecnica accentuavano di giorno in giorno la superiorità della componente motorizzata, più adatta a quelle azioni rapide e di sorpresa che erano l'essenza delle operazioni coloniali e in prospettiva destinata a trarre ulteriore vantaggio dalla combinazione della trazione totale con la corazzatura. Il futuro dei reparti montati era dunque segnato, mentre molto poteva attendersi da una "motorizzazione protetta", e in questo senso era da intendersi la decisione di Balbo di dar vita alle compagnie sahariane. Una decisione dunque nel segno di quella modernità di cui il governatore della Libia era per molti l'alfiere, e amplificata nella sua portata dall'inserimento nell'organico di queste unità di una "sezione avio", che doveva esserne la pedina più importante

> […] nocciolo della compagnia sahariana e suo principale elemento di forza ed esplorativo è una sezione avio con un tipo di apparecchio idoneo alla ricognizione, al bombardamento leggero e al mitragliamento; strumenti ausiliari sono un plotone meharisti, un plotone autosahariani completati da un plotone di appiedati per i servizi della base.

Del resto il problema da risolvere era quello del dominio e del controllo di ampie distese di territorio, compito a cui poteva provvedere nel migliore dei modi proprio la sezione avio, ragion per cui era scontato che il comando competesse a un capitano pilota. Non appena infatti gli equipaggi avessero acquisito una buona conoscenza del terreno, sarebbero stati in grado di individuare tempestivamente qualunque situazione meritevole di attenzione, fornendo le informazioni necessarie a guidare l'intervento dei plotoni autosahariani e ad appoggiarlo dall'alto. In questo modo sarebbe stato negato all'avversario il vantaggio del fattore sorpresa e nella cooperazione tra la pedina aerea e la pedina terrestre si sarebbero esaltate le caratteristiche di entrambe. A ciò era finalizzata la scelta di un tipo di velivolo quale il Ca.309 Ghibli, progettato per soddisfare le specifiche esigenze delle operazioni coloniali e idoneo sia come ricognitore che come bombardiere leggero. Quanto ai meharisti, Pintor riconosceva ancora una loro ragion d'essere in relazione a compiti di pattuglia, di scorta alle carovane e di sorveglianza dei pozzi, ma nel considerarli soprattutto i custodi della tradizione lasciava intendere quanto il loro ruolo fosse ormai marginale. Il futuro apparteneva alle nuove compagnie sahariane, delle quali, dopo averne richiamato l'organico e lo schieramento sul terreno, veniva sottolineata l'importanza come esperimento di integrazione tra forze aeree e forze di terra.

Il futuro avrebbe dimostrato che la strada da percorrere era ancora lunga, ma questo nulla toglie al carattere innovativo dell'iniziativa di Balbo. L'impiego del mezzo aereo nell'ambito di operazioni coloniali non era certo una novità nella seconda metà degli anni '30, e tutte le principali potenze avevano maturato in proposito una significativa esperienza, ma il velivolo aveva di solito avuto un ruolo di supporto alle forze di terra. Il Battaglione Sahariano andava ben oltre una tale impostazione e rappresentava piuttosto un'evoluzione di quel concetto di Air Control che la Royal Air Force aveva introdotto all'inizio degli anni Venti.

Nel 1936 e nel 1937, finito ormai il tempo delle grandi operazioni coloniali, per quanto si può ricostruire dalle scarne notizie riportate nelle sue memorie storiche, l'attività del Battaglione Sahariano fu rivolta all'espletamento di funzioni di polizia interna e di confine nelle vaste regioni desertiche del Sahara Libico, all'addestramento d'assieme delle sue diverse componenti e a quell'organizzazione preliminare del territorio che era uno degli elementi dell'attività di sorveglianza e controllo.[152] In quest'ambito venne curato l'attrezzamento delle rotte aeree che collegavano le diverse località dell'interno con la preparazione di campi di fortuna lungo il loro tracciato, e nel 1937 in particolare il battaglione attrezzò le rotte Gadames-Brach, Gadames-Ghat e Hon-Cufra. Tra Hon e Cufra poi,

[152] Comando 1° Battaglione Sahariano, *Memorie Storiche per l'Anno 1937 XV-XVI*, AUSSMA, Memorie Storiche.

oltre a predisporre dei campi di atterraggio nel tratto centrale della rotta, segnò sul terreno una pista a carattere permanente disponendo a distanze variabili dai 500 ai 1500 metri dei fusti vuoti di benzina, destinati a servire da punti di riferimento. Moderna, e per certi versi lungimirante, fu però l'impostazione – voluta da Balbo nel novembre 1937 nell'area del Gebel Nalut – dell'esercitazione a partiti contrapposti che proiettava l'impiego del Battaglione Sahariano nello scenario di un conflitto tra potenze coloniali, avendo come tema lo scontro tra due gruppi mobili similmente organizzati. Le quattro compagnie del battaglione, concentrate per l'occasione a Sinauen, avevano all'epoca sostituito il Ro.1 con il Ghibli e stavano ricevendo i primi esemplari dell'autocarro sahariano A.S.37, realizzato dalla FIAT-SPA sulla base del trattore leggero d'artiglieria TL37 e specificamente studiato per l'impiego in terreno desertico.

Il trattore leggero modello 37, tipo sahariano, o A.S.37, derivato dal modello base TL37.
(g.c. Filippo Cappellano)

Al 1° gennaio 1938, struttura organica e dislocazione del Battaglione Sahariano erano invariate, ma era allo studio la creazione di una seconda unità dello stesso tipo. Le tabelle organiche della formazione di guerra del Comando Militare del Sahara Libico prevedevano infatti che, accanto al 1° Battaglione Sahariano, ridotto alle tre compagnie di Ghat, Murzuch e Sebha, ne venisse attivato un secondo,

affiancando alla compagnia di Cufra quelle di nuova costituzione di Gialo e Hon.[153] Parallelamente, portando a completamento un processo già avviato, dall'organico delle compagnie sarebbero stati eliminati i plotoni meharisti, e le compagnie stesse sarebbero state riorganizzate affiancando al plotone comando e servizi e alla sezione avio, due plotoni autosahariani, articolati su una squadra comando e tre *buluc* fucilieri, e un plotone mitraglieri, su una squadra comando e due *buluc* mitraglieri.

Il secondo battaglione sahariano, che avrebbe permesso una più organica copertura del territorio dividendolo in due scacchieri, orientale e occidentale, era destinato a rimanere sulla carta, dal momento che fu avviata solo la formazione di una quinta compagnia; venne tuttavia attuata la ristrutturazione delle compagnie, incrementandone la mobilità. La forza organica "tabellare" della componente terrestre di queste rimase fissata in 121 uomini, 44 nazionali, inclusi il comandante e i quattro comandanti di plotone, e 77 libici, una dotazione di 16 A.S.37, tale da assicurarne il totale autotrasporto, e una potenza di fuoco di 6 fucili mitragliatori – nei due plotoni autosahariani – e 4 mitragliatrici – nel plotone mitraglieri. Il reparto comando del battaglione, esclusa la componente aeronautica, contava 3 ufficiali, 12 militari di truppa nazionali e 13 libici, con 4 A.S.37 e un altro fucile mitragliatore. La componente aeronautica, oltre alle sezioni avio del comando e delle tre compagnie, e ai comandanti di battaglione e di compagnia, conteggiati nei rispettivi organici, includeva quattro autosquadre servizi – una per sezione avio – che con personale e mezzi della Regia Aeronautica assicuravano il rifornimento avanzato di munizionamento, carburante e lubrificanti per i velivoli e il trasporto del personale specialista. Ogni squadra contava un ufficiale, un sottufficiale e 8 autieri, con una dotazione di 6 autocarri pesanti tipo FIAT Sahariano mod. 634.

I mezzi in dotazione erano perfettamente idonei allo scopo. L'autocarro sahariano A.S.37, introdotto in servizio nel 1938, montava sulle quattro ruote motrici e sterzanti del TL37 i pneumatici "Artiglio", ottimi sui terreni cedevoli, ed era dotato di compressore per regolarne il gonfiamento. Inoltre montava un filtro aria a olio, adatto agli ambienti sabbiosi, e ammortizzatori idraulici sull'assale anteriore, aveva sospensioni posteriori rinforzate e poteva portare una maggiore quantità di carburante. Il Caproni Ca.309 Ghibli era invece un'evoluzione del bimotore da trasporto e collegamento Ca.308 Borea che il governatore della Libia aveva avuto modo di provare in volo nel dicembre del 1935. Il giudizio di Balbo era stato positivo, ma per l'impiego coloniale aveva chiesto che la struttura in legno venisse sostituita con una struttura in tubi saldati, per cui il Ca.309 avrebbe avuto struttura interamente metallica con l'eccezione della parte

[153] *Indice generale delle tabelle graduali e numeriche di formazione di guerra del Comando Militare del Sahara Libico*, AUSSME, Diari Storici 2ª Guerra Mondiale, Rep. N1-11.

posteriore della fusoliera. Il Ghibli, entrato in servizio nel 1936, manteneva l'architettura ad ala bassa con carrello fisso del predecessore, e nel riproporne la formula bimotore con fusoliera chiusa si sarebbe dimostrato un velivolo versatile e robusto, in grado di operare anche nelle condizioni più spartane e perfettamente adatto all'ambiente del deserto. I due motori Alfa Romeo 115-II da 185 cv a basso consumo gli garantivano un'autonomia di 1450 km con una velocità massima di 250 km/h, non certo elevata ma adeguata al ruolo che avrebbe dovuto svolgere, così come lo era l'armamento, con due mitragliatrici da 7,7 mm montate alla radice delle ali e una terza brandeggiabile nel muso, e un massimo di 336 kg di spezzoni. Senz'altro significative erano poi le installazioni di bordo, che comprendevano un cruscotto attrezzato per il volo strumentale e una radio per le comunicazioni terra-bordo-terra, anche se solo con i comandi e non con i reparti operanti, un limite questo che era proprio di tutti i velivoli della Regia Aeronautica e avrebbe avuto serie conseguenze nella Seconda guerra mondiale.

Una coppia di Ca.309 Ghibli della 23ª Squadriglia Osservazione Aerea.
(Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

Il Battaglione Sahariano era un'eccezione, non solo per quanto riguardava la struttura, che realizzava ai minimi livelli di comando un avanzato esempio di integrazione interforze, ma anche per la dotazione di mezzi automobilistici, tutt'altro che rappresentativa della realtà del Regio Esercito anche in un territorio come la Libia, ben diverso dalla regione delle Alpi a cui si continuava insistentemente a guardare. A partire dall'estate del 1935, in concomitanza con l'acuirsi della crisi determinata dal precipitare della situazione in Africa Orientale, a Tripoli erano stati elaborati una serie di progetti che, pur nella loro genericità, erano coerenti nel proporre un atteggiamento difensivo a occidente, verso la Tunisia, e una linea d'azione più offensiva a oriente, con un corretto apprezzamento dell'importanza strategica dell'Egitto e del Canale di Suez.[154] Non altrettanto corretta era invece la definizione dello strumento da utilizzare, dal momento le sue potenzialità erano calcolate in termini più quantitativi che qualitativi, e che il tentativo di coniugare mobilità e potenza di fuoco attraverso l'impiego di mezzi ruotati e cingolati da trasporto e da combattimento non fu mai sviluppato fino in fondo, affrontando in modo compiuto i problemi organizzativi, logistici e tattici associati alle operazioni di unità motorizzate e corazzate.[155] Non venne in altri termini definito un quadro dottrinale pienamente adeguato a una guerra moderna, ma sarebbe ingeneroso farne carico solo e soltanto a Balbo, e non piuttosto a un vertice militare che nel suo insieme, nonostante l'apparente adesione ai principi della "guerra di rapido corso", rimaneva ancorato a idee superate. Balbo, con le grandi manovre del 1938, tentò di inserire degli elementi di forte novità, che non furono poi adeguatamente valorizzati, e nei pochi giorni che precedettero la sua tragica fine per "fuoco amico" nel cielo di Tobruk, il 28 giugno 1940, fece probabilmente in tempo a intuire ciò che sarebbe stato necessario fare. Di qui l'invito a Mussolini a richiedere all'alleato tedesco carri armati e autoblindo, e un impiego degli stormi della Regia Aeronautica in una prospettiva di aerocooperazione, ma era ormai troppo tardi.

Forse perché meno forti erano i vincoli della tradizione e della cultura organizzativa imperante, Balbo dimostrò una ben maggiore iniziativa e una capacità di innovazione spinta ai minimi livelli di dettaglio nella riorganizzazione delle truppe libiche, e in particolare, come si è visto, di quei reparti ai quali era affidato il controllo del territorio. Nel 1937, con la creazione di un Comando Superiore delle Forze Armate dell'Africa Settentrionale, affidato allo stesso governatore, era stato deciso di dislocare in Libia due corpi d'armata. L'operazione, che significava un consistente rafforzamento del dispositivo

[154] F. MINNITI, *Balbo e la mancata formazione di una strategia mediterranea (1936-1940), in Italo Balbo: Aviazione e Potere Aereo*, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, 1998.

[155] L. CEVA, *Balbo e la preparazione della guerra in Africa Settentrionale*, in «Italia Contemporanea» n. 243, giugno 2006, p. 213-226.

posteriore della fusoliera. Il Ghibli, entrato in servizio nel 1936, manteneva l'architettura ad ala bassa con carrello fisso del predecessore, e nel riproporne la formula bimotore con fusoliera chiusa si sarebbe dimostrato un velivolo versatile e robusto, in grado di operare anche nelle condizioni più spartane e perfettamente adatto all'ambiente del deserto. I due motori Alfa Romeo 115-II da 185 cv a basso consumo gli garantivano un'autonomia di 1450 km con una velocità massima di 250 km/h, non certo elevata ma adeguata al ruolo che avrebbe dovuto svolgere, così come lo era l'armamento, con due mitragliatrici da 7,7 mm montate alla radice delle ali e una terza brandeggiabile nel muso, e un massimo di 336 kg di spezzoni. Senz'altro significative erano poi le installazioni di bordo, che comprendevano un cruscotto attrezzato per il volo strumentale e una radio per le comunicazioni terra-bordo-terra, anche se solo con i comandi e non con i reparti operanti, un limite questo che era proprio di tutti i velivoli della Regia Aeronautica e avrebbe avuto serie conseguenze nella Seconda guerra mondiale.

Una coppia di Ca.309 Ghibli della 23ª Squadriglia Osservazione Aerea.
(Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

Il Battaglione Sahariano era un'eccezione, non solo per quanto riguardava la struttura, che realizzava ai minimi livelli di comando un avanzato esempio di integrazione interforze, ma anche per la dotazione di mezzi automobilistici, tutt'altro che rappresentativa della realtà del Regio Esercito anche in un territorio come la Libia, ben diverso dalla regione delle Alpi a cui si continuava insistentemente a guardare. A partire dall'estate del 1935, in concomitanza con l'acuirsi della crisi determinata dal precipitare della situazione in Africa Orientale, a Tripoli erano stati elaborati una serie di progetti che, pur nella loro genericità, erano coerenti nel proporre un atteggiamento difensivo a occidente, verso la Tunisia, e una linea d'azione più offensiva a oriente, con un corretto apprezzamento dell'importanza strategica dell'Egitto e del Canale di Suez.[154] Non altrettanto corretta era invece la definizione dello strumento da utilizzare, dal momento le sue potenzialità erano calcolate in termini più quantitativi che qualitativi, e che il tentativo di coniugare mobilità e potenza di fuoco attraverso l'impiego di mezzi ruotati e cingolati da trasporto e da combattimento non fu mai sviluppato fino in fondo, affrontando in modo compiuto i problemi organizzativi, logistici e tattici associati alle operazioni di unità motorizzate e corazzate.[155] Non venne in altri termini definito un quadro dottrinale pienamente adeguato a una guerra moderna, ma sarebbe ingeneroso farne carico solo e soltanto a Balbo, e non piuttosto a un vertice militare che nel suo insieme, nonostante l'apparente adesione ai principi della "guerra di rapido corso", rimaneva ancorato a idee superate. Balbo, con le grandi manovre del 1938, tentò di inserire degli elementi di forte novità, che non furono poi adeguatamente valorizzati, e nei pochi giorni che precedettero la sua tragica fine per "fuoco amico" nel cielo di Tobruk, il 28 giugno 1940, fece probabilmente in tempo a intuire ciò che sarebbe stato necessario fare. Di qui l'invito a Mussolini a richiedere all'alleato tedesco carri armati e autoblindo, e un impiego degli stormi della Regia Aeronautica in una prospettiva di aerocooperazione, ma era ormai troppo tardi.

Forse perché meno forti erano i vincoli della tradizione e della cultura organizzativa imperante, Balbo dimostrò una ben maggiore iniziativa e una capacità di innovazione spinta ai minimi livelli di dettaglio nella riorganizzazione delle truppe libiche, e in particolare, come si è visto, di quei reparti ai quali era affidato il controllo del territorio. Nel 1937, con la creazione di un Comando Superiore delle Forze Armate dell'Africa Settentrionale, affidato allo stesso governatore, era stato deciso di dislocare in Libia due corpi d'armata. L'operazione, che significava un consistente rafforzamento del dispositivo

[154] F. MINNITI, *Balbo e la mancata formazione di una strategia mediterranea (1936-1940), in Italo Balbo: Aviazione e Potere Aereo*, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, 1998.

[155] L. CEVA, *Balbo e la preparazione della guerra in Africa Settentrionale*, in «Italia Contemporanea» n. 243, giugno 2006, p. 213-226.

militare della colonia, venne completata entro l'anno e fu accompagnata da una profonda revisione dell'ordinamento dei reparti "coloniali". L'arrivo di grandi unità metropolitane permetteva infatti di affidare a queste i compiti di manovra e di lasciare alle truppe coloniali compiti soprattutto di copertura.[156] Il Regio Corpo Truppe Libiche avrebbe così assunto la fisionomia di una grande unità a livello divisionale, in grado di sfruttare al meglio «le caratteristiche di leggerezza e di autonomia proprie dei reparti di colore», attraverso lo scioglimento delle unità costituite da elementi nazionali e la soppressione del livello reggimentale, e da questo complesso di forze, distribuito tra Tripolitania e Cirenaica, sarebbe stato separato il Comando Militare del Sahara Libico, in ragione della specificità di quel territorio e dell'esigenza di dare all'organismo militare incaricato di controllarlo le necessarie caratteristiche di unicità e autonomia. Nel contempo sarebbero stati introdotti «mezzi più moderni di guerra – aerei ed automobilistici – nella compagine delle unità sahariane per allargarne il raggio d'azione e potenziarne il rendimento pur riducendo il numero dei reparti». Oltre a elementi dei servizi, il Comando Militare del Sahara Libico avrebbe quindi avuto alle dipendenze la compagnia meharisti del Fezzan, la compagnia presidiarla della Giofra e soprattutto il Battaglione Sahariano, destinato a esserne la pedina principale, con le sue quattro compagnie di cui erano parte integrante reparti dell'aviazione coloniale.

Il nuovo ordinamento delle truppe libiche fu approvato dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 18 febbraio 1938, togliendo però dal decreto le indicazioni relative al numero dei reparti, per lasciare maggiore libertà di manovra al Comando delle Forze Armate dell'Africa Settentrionale, e aggiungendo invece una serie di note che dettagliavano l'organizzazione del Battaglione Sahariano.[157] Veniva così sanzionata una iniziativa fortemente voluta da Balbo che non fu però il suo ultimo tentativo di impostare su basi innovative la difesa della colonia, e di farlo attraverso lo sfruttamento delle potenzialità del mezzo aereo.

---

156 Ministero Africa Italiana, *Schema per il R. decreto relativo all'ordinamento delle truppe libiche*, Relazione per il Consiglio dei Ministri, 1938, AUSSME, Diari Storici 2ª Guerra Mondiale, Rep. N1-11.

157 Ministero della Guerra, Comando del Corpo di Stato Maggiore, Ufficio Operazioni II, *Ordinamento delle truppe libiche (Approvato dal Consiglio dei Ministri del 18 febbraio 1938 XVI)*, s.i.d., AUSSME, Diari Storici 2ª Guerra Mondiale, Rep. N1-11.

Un Caproni Ca.309 Ghibli sorvola l'area esterna del Forte Regina Elena, a Sebha, a ridosso del campo di aviazione. (Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

LE GRANDI MANOVRE DEL 1938

Nelle intenzioni di Balbo, le grandi manovre che si svolsero in Libia dall'11 al 24 maggio 1938, le ultime prima del precipitare della situazione internazionale, avrebbero dovuto essere caratterizzate dalla massima aderenza alla realtà, "attuale, possibile e probabile", sia nell'impostazione strategica, sia nella definizione dello scenario tattico-logistico. Il tema operativo proposto era il contrasto a un attacco proveniente dalla Tunisia attraverso un'azione manovrata con spiccate caratteristiche aeroterrestri. Erano quindi previsti l'autotrasporto di un intero corpo d'armata dalla Cirenaica alla Tripolitania, a cui avrebbero dovuto far seguito l'impiego coordinato di grandi unità metropolitane e libiche in operazioni a largo raggio in ambiente desertico, e la sperimentazione di una nuova forma di intervento dell'Arma aerea. Come nel caso del Battaglione Sahariano ancora una volta Balbo seppe intuire la dimensione aeroterrestre del problema della difesa della colonia e proporre soluzioni interforze innovative, sfruttando la libertà manovra di cui godeva.[158]

Quando era arrivato in Libia, il governatore godeva già di un'ampia autonomia dal momento che il suo unico interlocutore era il Ministero delle Colonie e che da lui dipendeva direttamente il comandante militare, nominato con Decreto Reale su proposta del Ministro delle Colonie di concerto con il Ministro della Guerra. La competenza su questa materia era del resto del Ministero delle Colonie che la esercitava attraverso l'Ufficio Militare, una struttura a carattere interforze articolata nelle sezioni Stato Maggiore, Marina, Aeronautica, Personale, Commissariato, Servizio Artiglieria e Genio, Servizio Sanitario e Veterinario, Amministrativa. Gli ampi poteri concessi dalla legislazione vigente al governatore furono ribaditi e se possibile ampliati nell'aprile del 1937 dal decreto legge n. 976 che istituì il Comando Superiore delle Forze Armate dell'Africa Settentrionale, dal quale venivano a dipendere tutte le forze terrestri, aeree e navali stanziate in Libia. Il provvedimento, che nell'agosto del 1938 sarebbe stato adottato anche per l'Africa Orientale Italiana, dava vita a un vero comando integrato interforze trasferendogli compiti che già erano dell'Ufficio Militare, e nel contempo rafforzava l'autorità del governatore che come comandante superiore poteva rapportarsi direttamente non solo con il Capo di Stato Maggiore Generale, maresciallo d'Italia Pietro Badoglio, ma anche con i dicasteri militari e quindi

[158] B. DI MARTINO, *Balbo e le aviotruppe. L'esperimento di avioshbarco delle grandi manovre in Libia*, in «Rivista Aeronautica», giugno 2013, p. 104-111.

con Mussolini che riuniva in sé le tre cariche di ministro della Guerra, della Marina e dell'Aeronautica.[159]

Sempre nel 1937 venne deciso di dislocare in Libia due corpi d'armata, il XX, con le divisioni di fanteria *Sabratha* e *Sirte*, in Tripolitania, e il XXI, con le divisioni di fanteria *Marmarica* e *Cirene*, in Cirenaica, operazione che, come si è visto, si inquadrava nella riorganizzazione del dispositivo militare della colonia. In questo contesto Balbo volle inserire un altro provvedimento innovativo, dopo quello del Battaglione Sahariano, con l'attivazione sull'aeroporto di Castel Benito di una scuola paracadutisti.

Autocarro pesante FIAT 661C della 29ª Batteria Autocarrata del Regio Corpo Truppe Coloniali della Tripolitania durante una parata a Tripoli negli anni '30. (g.c. Filippo Cappellano)

Di paracadutisti e di aviotruppe, per usare una terminologia più ampia anche se di epoca successiva, si parlava in Italia da qualche anno, con l'attenzione che doveva per forza di cosa accompagnare un argomento che si collocava nella zona di confine tra cielo e terra, e quindi tra i domini di competenza di due forze

[159] F. CAPELLANO, P. FORMICONI, *Italo Balbo e le grandi manovre in Libia del 1938 in Libia*, in «Storia Militare», novembre 2011, p. 4-16.

armate. Il generale Francesco Saverio Grazioli, dopo aver assistito alle grandi manovre dall'Armata Rossa nel 1934 e nel 1936, aveva sottolineato nelle sue relazioni il rapido sviluppo delle truppe aviotrasportate sovietiche. In meno di sei anni dai primi lanci fatti a Voronez nel 1930, era stata costituita un'intera brigata di paracadutisti in grado nel 1936 di mettere in atto una grande operazione di aggiramento verticale col lancio di 1200 uomini, subito rinforzati da altri 5000 affluiti per via aerea. Lo Stato Maggiore del Regio Esercito, sollecitato da Mussolini, prese in considerazione l'idea, ma il progetto non si concretizzò per l'insorgere di un conflitto di competenza tra Esercito e Aeronautica in merito all'organizzazione e alla gestione della specialità. Questo conflitto, tanto inevitabile quanto prevedibile, fu poi risolto dalla legge n. 220 del 22 febbraio 1937 che attribuì alla Regia Aeronautica la responsabilità delle scuole di paracadutismo. Nel frattempo il tema della costituzione di reparti paracadutisti veniva trattato a più riprese sulle pagine della *Rivista Aeronautica*, come naturale espansione delle possibilità dell'Arma Azzurra.

Il primo di questi articoli, scritto dal tenente Luigi Gobbi e pubblicato nel maggio del 1935, ipotizzava l'impiego di paracadutisti o di reparti speciali trasportati per via aerea per colpi di mano nelle retrovie dell'avversario.[160] Per tali azioni di "arditismo aero-terrestre", ritenute particolarmente paganti all'inizio delle ostilità, sarebbe stato necessario disporre di personale di volo e di terra altamente specializzato, addestrato a operare con il favore dell'oscurità, e di velivoli in grado di portare una squadra di una decina di uomini e salire a più di 6000 metri per superare l'ostacolo delle Alpi, con un raggio d'azione di 600-700 chilometri.

A distanza di due mesi il maggiore Vincenzo Biani, un ufficiale pilota che aveva preso parte all'ultima fase delle operazioni in Libia, sviluppava l'argomento sulla base della sua esperienza, vedendo in questo impiego del mezzo aereo un ulteriore strumento per il controllo del territorio, a integrazione delle modalità di intervento già consolidate.[161] Indipendenza di comando e autonomia d'impiego rimanevano punti fermi, alla base di una dottrina sintetizzata dalla formula "l'Armata Aerea deve fare la guerra aerea", e quindi i mezzi a disposizione non sarebbero stati mai troppi per disorganizzare e distruggere nel più breve tempo possibile la capacità bellica del nemico colpendo quegli obiettivi che garantissero effetti materiali e soprattutto morali. Negli scenari maggiormente dinamici, nei quali la manovra tendeva ad avere il sopravvento, non era però difficile immaginare quali risultati avrebbero potuto ottenere reparti di paracadutisti lanciati su punti vitali delle retrovie.

---

[160] L. GOBBI, *Reparti Speciali d'Assalto*, in «Rivista Aeronautica», 5/1935, p. 284-286.

[161] V. BIANI, in «Rivista Aeronautica», 7/1935, p.1-7

La cosa era fattibile, considerate le potenzialità dei moderni velivoli da trasporto passeggeri o da bombardamento, e in alcuni teatri operativi, in particolare nelle colonie, si poteva pensare a «operazioni di sbarco dagli aeroplani in più grande stile, con compiti propri e completamente indipendenti dai movimenti delle forze di terra». Nelle operazioni coloniali si aveva infatti di solito un'enorme sproporzione tra il territorio da controllare e le forze disponibili, cosa che richiedeva un'organizzazione offensiva-difensiva basata su pochi centri dai quali poter intervenire con la massima rapidità in ogni direzione. Anche così però l'avversario, avendo dalla sua la conoscenza del terreno e una maggiore mobilità, era spesso in grado di accettare o rifiutare il combattimento a suo piacere, come tante volte era avvenuto durante la riconquista della Libia. In questo scenario il ruolo dell'aeronautica diventava fondamentale, e se il bombardamento rimaneva la forma tipica di impiego del mezzo aereo, a questa potevano e dovevano «accompagnarsi gli sbarchi dagli aerei per continuare l'opera distruttiva fatta dalle bombe sulle formazioni di armati, per occupare punti strategici di vitale importanza, per distruggere e saccheggiare i focolai della resistenza». In queste azioni era opportuno impiegare reparti coloniali, più adattabili all'ambiente e meno esigenti dal punto di vista logistico, tenendo presente che un migliaio di uomini, una forza considerevole in qualunque contesto coloniale, poteva essere trasportato in una singola sortita da 30 o 40 velivoli con il necessario per vivere e operare per 4 o 5 giorni, e poteva poi essere rifornito dall'alto. Poco più di un anno dopo, mentre in Africa Orientale cominciava a manifestarsi il problema della guerriglia, sarà un altro ufficiale pilota, il maggiore Delio Vecchi, a ipotizzare a sua volta l'impiego di reparti di paracadutisti quale forza di pronto intervento per il controllo del territorio.[162]

Meno legate all'ambito coloniale sono le considerazioni proposte nel 1937 dal maggiore pilota Prospero Freri, uno dei pionieri del paracadutismo italiano nonché inventore del paracadute Salvator. Con l'impiego razionale e continuativo di questo mezzo, l'"arditismo", inteso come «espressione di coraggio, di sprezzo temerario di ogni rischio, di spirito d'avventura» passava dal campo della fanteria a quello dell'aeronautica.[163] Il paracadute poteva diventare da mezzo di salvataggio mezzo d'impiego, come già era stato fatto in campo logistico durante la campagna d'Etiopia con il lancio di viveri, munizioni, acqua e materiale sanitario, e in un contesto europeo si aprivano così nuove prospettive all'azione di nuclei di guastatori chiamati ad agire con la massima rapidità e di sorpresa a tergo dello schieramento avversario per colpire punti nevralgici dell'organizzazione difensiva e offensiva. La scuola di paracadutismo diventava

[162] D. VECCHI, *Il controllo aereo dell'Abissinia*, in «Rivista Aeronautica», 10/1936, p. 1-9.
[163] P. FRERI, *Arditismo aereo*, in «Rivista Aeronautica», 7/1937, pp 18-27.

scuola di arditismo, dove la preparazione morale doveva accompagnarsi a quella tecnica, superando la dimensione dello spettacolo acrobatico, non diversamente da quanto era avvenuto con l'aeroplano ai primordi dell'aviazione. Quanto alle modalità d'impiego, gli arditi dell'aria dovevano essere lanciati di notte, alla quota più bassa possibile per sfuggire all'osservazione, e in località idonee a consentirne l'occultamento e il riordinamento, non troppo lontane dall'obiettivo ma nemmeno troppo vicine per evitare che fossero scoperti anzitempo.

Questa ipotesi era già stata esaminata in quello che è senz'altro lo studio più completo sul tema delle aviotruppe, apparso sulla *Rivista Aeronautica* nell'aprile del 1937 e tale per i suoi contenuti da avere una spiccata valenza dottrinale. L'autore, il maggiore pilota Gianni Bordini, contestava innanzitutto l'opinione diffusa secondo cui l'azione dell'aeronautica non poteva essere risolutiva per l'impossibilità di effettuare la "presa di possesso territoriale". A parte il fatto che questa non era più una necessità inderogabile nella guerra moderna, in quanto la sconfitta dell'avversario poteva essere determinata dai colpi inferti dalla stessa aeronautica ai suoi centri vitali, l'Arma aerea aveva ormai la possibilità di realizzare anche questo obiettivo.[164] Tecnicamente il problema degli sbarchi aerei era risolto e quindi dovevano essere considerati non una soluzione di ripiego, più o meno improvvisata, ma una forma d'impiego del mezzo aereo con caratteristiche sue proprie. Fermo restando che ai reparti di paracadutisti spettava il compito di costituire una prima testa di ponte nella quale far poi affluire per via aerea i reparti destinati all'occupazione del territorio, in funzione dello scopo gli sbarchi aerei venivano ricondotti a quattro casi, infiltrazione di informatori, infiltrazione di guastatori, occupazione preventiva di posizioni di particolare valenza per lo sviluppo della manovra delle forze di superficie, invio tempestivo di rinforzi a unità isolate o impegnate in azione, indicando per ognuno le modalità operative da seguire. I guastatori in particolare potevano essere considerati come granelli di sabbia intelligenti, che andando a inserirsi negli ingranaggi più delicati della macchina bellica dell'avversario ne rallentavano il funzionamento fino a determinarne l'arresto, integrando con la loro azione quella del bombardamento aereo, in particolare nei confronti dei bersagli più difficili da individuare e colpire. Quanto allo sbarco aereo di interi reparti, era necessario che questo avvenisse in concomitanza con azioni di superficie e in località dove fosse possibile impiantare rapidamente un campo di volo, su cui far affluire le truppe destinate a rinforzare le prime ondate di paracadutisti per poi procedere rapidamente verso gli obiettivi fissati. Tutta l'operazione doveva essere caratterizzata da un'elevata dinamica, in quanto «la minima sosta, la minima diminuzione di pressione, il minimo accenno alla staticità ed alla stabilizzazione

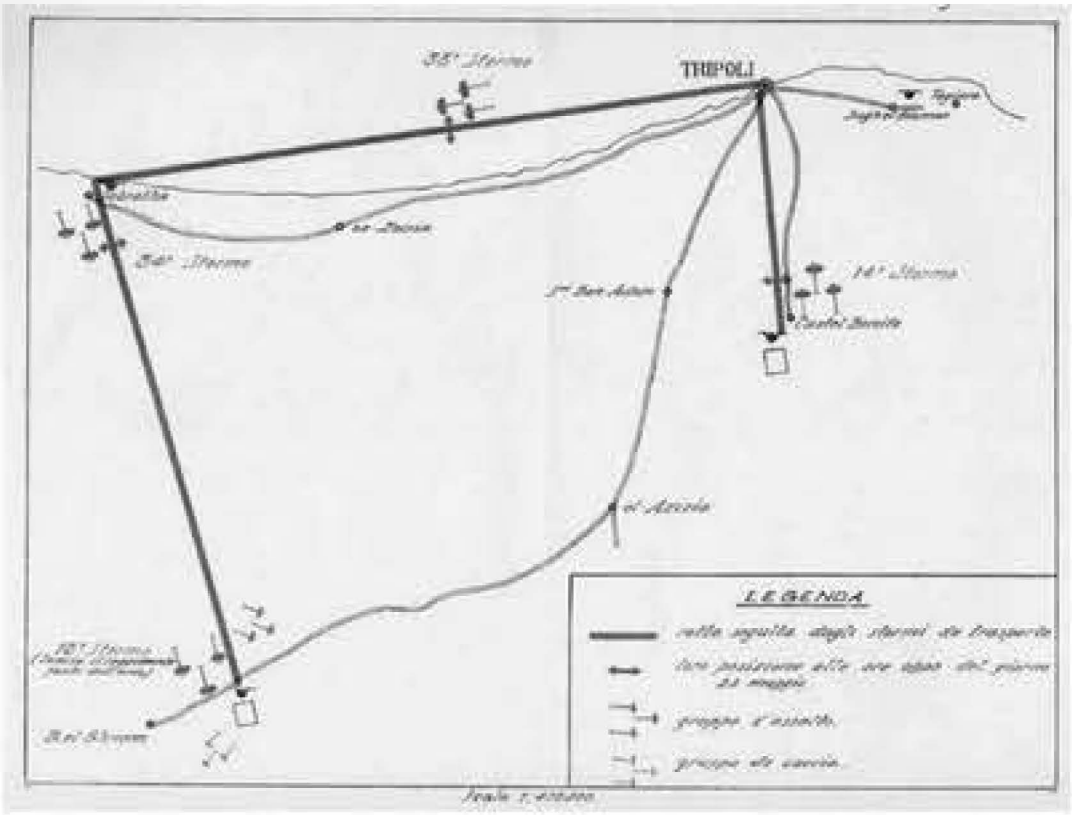
[164] G. BORDINI, *Sbarchi aerei*, in «Rivista Aeronautica», 4/1937.

delle linee può essere fatale». In un conflitto europeo gli sbarchi aerei sarebbero più difficili, ma una tale minaccia obbligava comunque ad attrezzare a difesa il territorio nazionale fin dal tempo di pace.

Nel clima di diffidenza che caratterizzava i rapporti tra le forze armate, questi stimoli, e anche il provvedimento di legge del 1937, non avrebbero avuto effetti immediati, con la conseguenza che la Regia Scuola Paracadutisti dell'Aeronautica sarebbe stata attivata sull'aeroporto di Tarquinia solo all'inizio del 1940. In Libia le cose andarono però diversamente, grazie alla volontà di Balbo di sfruttare le sue prerogative, come già aveva fatto nel caso del Battaglione Sahariano, e il particolare contesto "coloniale", che non impegnava direttamente né lo Stato Maggiore del Regio Esercito né quello della Regia Aeronautica, per aggirare gli ostacoli a livello ministeriale. I primi reparti di paracadutisti furono così creati nella primavera del 1938 attingendo alle truppe libiche, nonostante i non semplici problemi tecnici da risolvere, primo fra tutti quello del paracadute, in quanto il Salvator D.37, utilizzato da anni dalla Regia Aeronautica, era un mezzo di salvataggio, concepito per un altro tipo di impiego. Occorreva poi inquadrare questo genere di operazioni dal punto di vista dottrinale, ed era questo uno degli obiettivi dell'esperimento di aviosbarco previsto nel contesto delle manovre del 1938.

La decisione di includere nelle esercitazioni del maggio 1938 un esperimento di sbarco aereo era stata presa da Balbo sulla base dell'esperienza dell'esercitazione a partiti contrapposti del novembre del 1937, nella zona a sud del Gebel Nefusa, in cui nel confronto tra il Battaglione Sahariano e reparti del Regio Corpo Truppe Coloniali della Libia erano apparse evidenti le grandi opportunità che gli ampi spazi offrivano a unità scelte e bene armate, se impiegate con decisione a tergo dello schieramento avversario. Il primo passo in questa direzione era stato compiuto con la costituzione sull'aeroporto di Castel Benito del Campo Scuola Paracadutisti della Libia, sancita il 24 marzo 1938 dal foglio d'ordini n. 64/S di Super ASI. La scuola, sotto la diretta responsabilità del Comando Aeronautica della Libia, era subito entrata in funzione e, dopo i primi lanci eseguiti da ufficiali e sottufficiali italiani, il 1° aprile era stata la volta di un centinaio di volontari di truppa tratti dai reparti libici destinati a formare il 1° Battaglione *Fanti dell'Aria*. Nonostante i numerosi incidenti, con la morte già il primo giorno di attività del soldato libico Mohamed Alì Ugasci, i progressi furono molto rapidi. Gli allievi completarono in un paio di settimane il programma minimo previsto, con almeno tre lanci, e il 16 aprile venne effettuato alla presenza di Balbo un lancio di massa dell'intero battaglione. Le perdite, causate dall'inesperienza di paracadutisti e piloti oltre che dall'inadeguatezza del materiale, furono molto alte, con 3 morti e 12 feriti, ma l'afflusso dei volontari continuò e il 20 aprile fu possibile costituire un secondo battaglione, dando così vita al 1° Reggimento *Fanti dell'Aria*. I due

battaglioni, con un organico di 100 uomini al comando di un ufficiale superiore, erano articolati su tre compagnie, comandate da un capitano, su quattro squadre di 8 uomini (un sottufficiale, un graduato e cinque militari di truppa agli ordini di un ufficiale subalterno). L'armamento individuale era costituito da un moschetto automatico Beretta con una dotazione di 100 cartucce e da 20 bombe a mano, con razioni di viveri a secco e acqua per due giorni. Anche il secondo battaglione fu pronto in meno di un mese e il 20 maggio fu possibile compiere un'esercitazione di lancio a livello di reggimento impiegando i trimotori S.81 del 15° Stormo da Bombardamento Terrestre (B.T.) di Castel Benito.



La rotta degli stormi impegnati nell'operazione di aviosbarco nell'ambito delle grandi manovre del 1938. (AUSSMA)

Nell'imminenza delle manovre, e a soli due mesi dall'attivazione della scuola paracadutisti, il reggimento era dunque ritenuto sufficientemente addestrato per poter essere utilizzato in una delle due forme previste: impiego isolato di una o più squadre in missioni speciali finalizzate alla distruzione di opere d'arte come ponti e gallerie o all'esecuzione di colpi di mano contro punti nodali dell'organizzazione logistica e di comando dell'avversario, e impiego d'insieme, a livello tattico, di uno o più battaglioni. Questa seconda soluzione fu prescelta per essere attuata nel quadro dell'esperimento di aviosbarco di una grande

unità, certamente innovativo e di sicuro interesse in relazione alle caratteristiche geografiche del territorio della Libia e delle colonie vicine. Il trasporto in volo venne prima studiato in relazione a una brigata di fanteria, ma quando si ebbe la certezza di poter disporre di quattro stormi da bombardamento, per un totale di cento velivoli, fu pianificato il trasporto di un'intera divisione sia pure con organici ridotti. In pochi giorni il trimotore S.81, in dotazione agli stormi da bombardamento, fu adattato a questo particolare impiego studiando la distribuzione delle truppe, delle armi e dei materiali in relazione al carico utile del velivolo e al suo centraggio, nonché agli spazi disponibili. Dopo diversi tentativi e alcuni voli prova, il problema venne risolto concentrando il carico nella parte anteriore della fusoliera, ricavando lo spazio necessario con lo smontaggio dei cestelli per le bombe e della torretta mitragliatrici inferiore, e applicando delle passerelle e delle sagome per consentire il posizionamento di uomini, armi di reparto, motociclette e cannoni.

Questi esperimenti portarono a fissare il carico di ogni S.81 in 2000 chilogrammi, corrispondenti a 20-25 uomini armati ed equipaggiati, o un cannone da 65/17 scomposto nei cinque elementi regolamentari con 10 serventi e 8 cassette munizioni, o una motomitragliatrice e 15 uomini, mantenendo un'autonomia di 500 chilometri con quattro uomini di equipaggio. La divisione di formazione, 58ª, sarebbe stata organizzata in comando di divisione, un reggimento paracadutisti, un reggimento di fanteria nazionale, un reggimento di fanteria libica, un gruppo d'artiglieria libico su tre batterie da 65/17, un plotone motomitraglieri con 20 motociclette, una compagnia del genio, un nucleo chimico, un nucleo di sanità, un nucleo sussistenza, per un totale di circa 2000 uomini. Nell'ottica di quell'integrazione aeroterrestre da lui sempre perseguita, Balbo volle poi che il ruolo di vicecomandante e comandante delle forze aeree da trasporto fosse affidato a un generale di brigata aerea.

Secondo il quadro di situazione proposto dalla direzione d'esercitazione il partito rosso, dopo aver invaso la Tripolitania lungo le due direttrici della strada litoranea e di quella gebelica, era stato fermato sulla costa davanti a Zuara, da cui la decisione di esercitare lo sforzo risolutivo nella regione di Jefren, nel Gebel, mentre reparti coloniali si fronteggiavano nella pianura della Gefara, arida e stepposa, mantenendo il collegamento tra le due ali.[165] Il ruolo del partito invasore, partito rosso, era svolto dal XX Corpo d'Armata, su tre divisioni di fanteria autoportate, una delle quali supposta, una divisione di fanteria aerotrasportata di formazione, un gruppo tattico libico, con l'appoggio di uno stormo da bombardamento, un gruppo d'assalto e uno di aviazione coloniale. Il partito azzurro, operante in

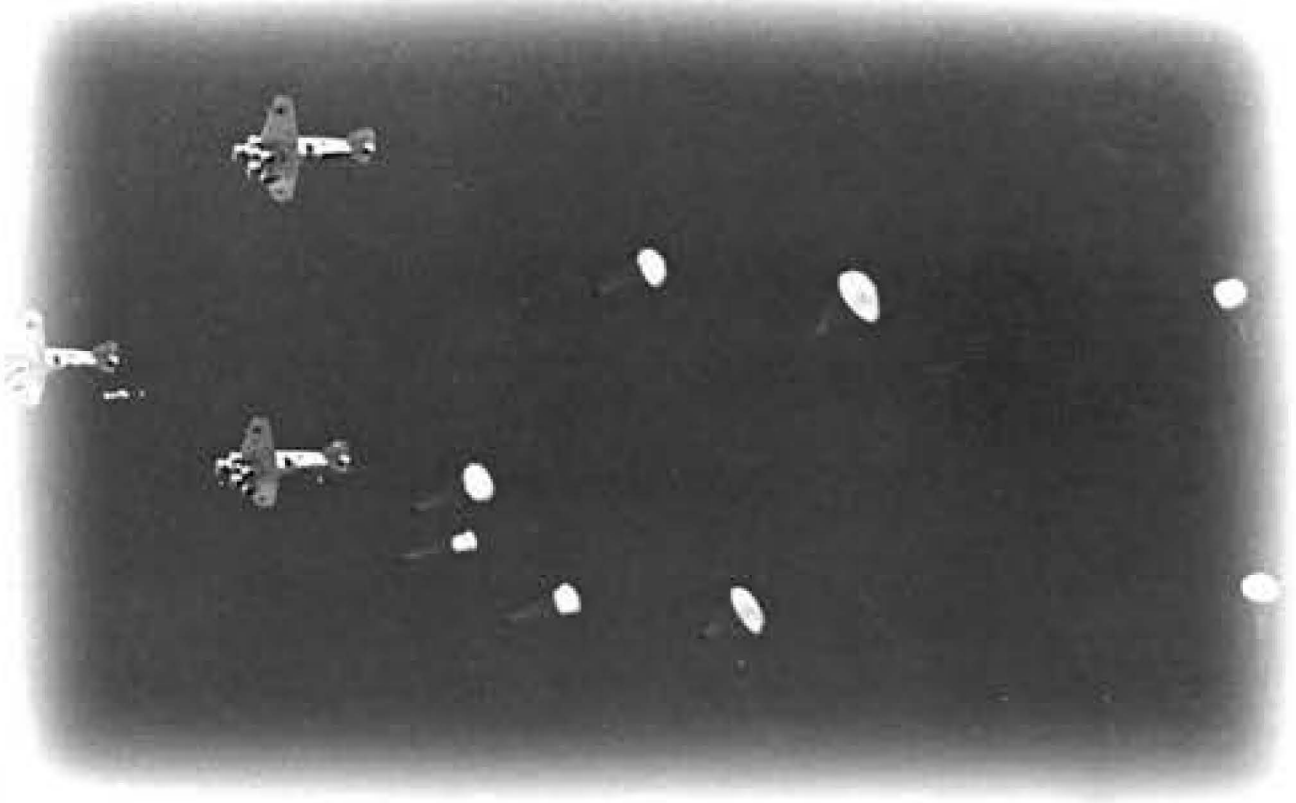
[165] Governo Centrale della Libia, Comando Superiore Forze Armate Africa Settentrionale, *Esercitazioni Anno XVI in Libia (XI-XXIV maggio 1938 – XVI). Relazione*, AUSSMA.

difesa, aveva una struttura delle forze imperniata sul XXI Corpo d'Armata, con tre divisioni autoportate e un gruppo tattico coloniale, e una componente aerea costituita da uno stormo da bombardamento, un gruppo da caccia e uno di aviazione coloniale. Tutte le unità, a parte la divisione aerotrasportata costituita per l'occasione, avevano gli organici e le dotazioni del tempo di pace, ma a ogni divisione erano stati assegnati in rinforzo 250 automezzi. Inoltre due battaglioni libici erano stati portati sul piede di guerra per un esperimento di mobilitazione, e sempre con il ricorso a personale richiamato era stato costituito il III Gruppo Squadroni Spahis, a disposizione della direzione d'esercitazione insieme a due battaglioni di camicie nere, uno dei quali supposto, al reggimento paracadutisti libici *Fanti dell'Aria* e a due stormi da bombardamento provenienti dall'Italia. Nel complesso si trattava di 25.000 uomini, 4000 dei quali libici, con 2400 quadrupedi, 3000 automezzi e 180 velivoli.

La prima fase delle manovre che si sviluppò tra l'11 e il 18 maggio con il trasferimento da Bengasi alla zona di Azizia del XXI Corpo d'Armata vide l'intervento di forze navali e aeree per proteggere od ostacolare la marcia delle autocolonne lungo la litoranea, mentre le altre unità partecipanti alle esercitazioni si andavano concentrando tra Azizia e Sceesciuch, ai due lati della catena collinosa di Bir el-Ghnem. Su questo terreno, che in larga parte pianeggiante era quasi ovunque percorribile dagli automezzi, si sviluppò il 22 maggio la seconda fase delle operazioni, con la presa di contatto tra i due schieramenti. Il XXI Corpo d'Armata muovendo a sud lungo la pista camionabile pedegebelica da Azizia a Gasr el-Hag affrontò i reparti avversari avanzanti alle falde del gebel per ricacciarli nella Gefara, mentre il XX Corpo d'Armata tentava di aprirsi un varco al centro dello schieramento azzurro per irrompere su Azizia e sbloccare la situazione di stallo determinatasi alle ali, a Zuara e Jefren. Questa fase delle operazioni, che vide un significativo intervento della Regia Aeronautica con bombardamenti sulle retrovie, attacchi ai campi di aviazione e interventi a volo rasente sulle autocolonne, si concluse con un leggero vantaggio per il partito rosso e con i due schieramenti a stretto contatto sulle pendici occidentali delle colline di Bir el-Ghnem.

Per superare l'inattesa resistenza, e scongiurare nel contempo il rischio di aggiramento che gravava sulla sua ala destra, il comando del partito rosso decise di trasportare per via aerea la sua divisione di riserva sul rovescio dello schieramento avversario, nella vasta piana di Bir el-Ghnem, una quarantina di chilometri oltre le prime linee. Questo fu quindi il tema della terza fase delle manovre, sviluppo e decisione della battaglia, con l'intervento di sorpresa nelle retrovie azzurre della 58ª Divisione per il quale vennero messi a disposizione del partito rosso, oltre al Reggimento *Fanti dell'Aria*, tre stormi da bombardamento e il gruppo da caccia. Mentre dunque il XXI Corpo d'Armata insisteva ad

attaccare lungo la pedegebelica, rafforzando la sua ala destra con la divisione tenuta in seconda schiera per far fronte al temuto tentativo di aggiramento, il XX Corpo d'Armata si apriva la via su Azizia e Tripoli impegnando frontalmente lo schieramento avversario con due divisioni, 59ª e 61ª, avvolgendolo sul fianco destro con il gruppo coloniale e sul rovescio con la divisione aerotrasportata, utilizzando nel contempo la 60ª Divisione *Sabratha* per dare solidità all'ala destra. L'aviazione azzurra non fu in grado di interferire con l'operazione di aviosbarco perché le sue formazioni da bombardamento e da assalto erano impegnate a sostenere l'azione dell'ala sinistra del XXI Corpo d'Armata e quelle da caccia erano state attirate verso Tripoli da un'incursione a scopo diversivo. L'intervento perfettamente riuscito della divisione aerotrasportata nel momento più critico della battaglia e nel punto decisivo segnò la fine delle manovre che si conclusero formalmente il mattino del 24 maggio, quando il re Vittorio Emanuele III passò in rassegna le truppe nella zona a est di Bir el-Ghnem.



I 200 paracadutisti del Reggimento *Fanti dell'Aria* si lanciano sulla piana di Bir el-Ghnem il 23 maggio 1938. (Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

Nella sua già citata relazione il maresciallo dell'aria Italo Balbo, in qualità di comandante superiore delle forze armate in Africa Settentrionale, dopo aver tratteggiato i lineamenti dell'esercitazione e aver sottolineato l'importanza e la novità dell'esperimento di aviosbarco, evidenziò che l'aggiramento verticale, eseguito in stretto coordinamento nel tempo e nello spazio con l'azione delle forze di superficie, meritava di essere studiato con attenzione "per trarne elementi concreti di dottrina". Nella sua visione l'azione tattica così concepita poteva infatti assumere una valenza decisiva a livello strategico, soprattutto se il colpo veniva vibrato nel momento di maggior crisi di un avversario già in difficoltà. Fondata sulla velocità e sulla sorpresa, la manovra di aggiramento verticale apriva quindi nuovi orizzonti per la guerra di rapido corso di cui tanto si discuteva ed era uno strumento da prendere in seria considerazione superando la resistenza al cambiamento:

> Ai misoneisti, agli increduli ed agli uomini di poca fede – di cui purtroppo non manca la semenza – ed a tutti coloro che considerano le nuove idee come elucubrazioni futuristiche, ricorderò soltanto che il progresso odierno ha acquistato tale ritmo celerissimo da sorpassare ogni più fantastica previsione: ciò che ieri sembrava solo un sogno, oggi è realtà, domani largamente superata dalle nuove realizzazioni.

L'esperimento era stato eseguito con mezzi improvvisati e molto di più si sarebbe potuto ottenere con mezzi adeguati allo scopo e con una preparazione specifica, dal che la necessità di velivoli appositamente concepiti per il trasporto truppe e di paracadute di maggiore capacità per il lancio di uomini completamente equipaggiati. Questi aspetti furono trattati in dettaglio in un documento allegato alla relazione preparato dal generale di brigata aerea Aldo Urbani, in qualità di vicecomandante della 58ª Divisione.[166]

I quattro stormi da bombardamento 14°, 15°, 33° e 34°, con gli ultimi due arrivati solo il 19 maggio dall'Italia, si erano concentrati il giorno 20 sull'aeroporto di Castel Benito, scelto come aeroporto di partenza perché l'unico della Tripolitania idoneo per dimensioni e natura del terreno al decollo in formazione di un tal numero di velivoli. La rotta contemplava un ampio giro sul mare per far compiere agli stormi un percorso analogo a quello che avrebbero dovuto effettuare provenendo da un campo in territorio nemico. La sera del 22 maggio la 58ª Divisione, in riserva nei pressi di el-Giosc, aveva raggiunto a Castel Benito e nelle prime ore del mattino del 23 si era imbarcata sugli S.81 che l'avrebbero trasportata nella piana di Sidi Belgasem, a est di Bir el-Ghnem, nelle retrovie

[166] Governo Centrale della Libia, Comando Superiore Forze Armate Africa Settentrionale, *Esercitazioni Anno XVI in Libia (XI-XXIV maggio 1938 – XVI). Relazione*, All. n. 8, *Organizzazione ed esecuzione dell'esperimento di sbarco aereo. Relazione del comandante le forze aeree e vicecomandante la 58ª divisione aerotrasportata*, AUSSMA.

nemiche, dove il Reggimento *Fanti dell'Aria* doveva preventivamente occupare e attrezzare a difesa il terreno destinato ad accogliere gli aerei da trasporto. L'operazione sarebbe stata protetta da un gruppo da caccia, che avrebbe incrociato sulla zona a media e ad alta quota, e da un gruppo d'assalto, che intervenendo a volo rasente doveva neutralizzare eventuali elementi avversari.

La sequenza dei decolli era iniziata alle 8:00, e alle 8:50 erano entrati in azione il gruppo da caccia e quello d'assalto. In questa fase un Ba.65 del XII Gruppo d'Assalto era precipitato schiantandosi al suolo e prendendo subito fuoco senza lasciar scampo al pilota e al mitragliere, probabilmente, secondo il generale Pietro Pinna che assistette alla scena, perché era entrato nella scia di un velivolo della stessa pattuglia ed era scivolato d'ala senza poter tentare alcuna manovra di recupero per la quota troppo bassa.[167] Alle 9:00 il 15° Stormo B.T., in colonna di pattuglie di tre velivoli, aveva iniziato il lancio dei paracadutisti da una quota di 600 metri circa, che si era concluso senza incidenti. Una volta a terra i *Fanti dell'Aria* si erano raggruppati attorno al comandante di reggimento, riconoscibile per il colore rosso del paracadute, e si erano poi attestati a difesa ai margini del campo. I paracadutisti avevano anche impiantato una stazione radio con cui fornire ai velivoli in arrivo indicazioni sulla direzione e sull'intensità del vento e sull'andamento delle operazioni di sbarco, in modo che gli stormi potessero venire all'atterraggio in rapida successione. Tutto si svolse secondo le previsioni, alle 9:15 atterrò il 34° Stormo sbarcando il comando di divisione, reparti mitraglieri ed elementi dei servizi, alle 9:25 fu la volta del 33°, con il 10° Reggimento Libico, seguito alle 9:35 dal 15°, rientrato nel frattempo a Castel Benito per imbarcarvi le artiglierie divisionali, e infine alle 9,45 dal 14°, con il 70° Reggimento Fanteria. Dopo un'ora la divisione era pronta a marciare su Bir el-Ghnem.

L'esperimento poteva dunque dirsi perfettamente riuscito nonostante i reparti utilizzati fossero stati impiegati nelle manovre fino al mattino del 22 maggio e non avessero avuto un addestramento dedicato, come non lo avevano avuto gli stormi da bombardamento terrestre impiegati nel trasporto di uomini e materiali. Anche l'impiego dei paracadutisti non era stato funestato da incidenti, dal momento che c'era stato soltanto qualche ferito leggero, ma questo risultato non doveva far dimenticare che i paracadute erano normali paracadute di salvataggio, non certo ottimali per l'impiego da parte di soldati armati ed equipaggiati. Pur con questi limiti l'esercitazione doveva essere vista come il primo passo di un percorso molto promettente, soprattutto negli scacchieri d'operazioni coloniali, un primo passo a cui altri ne dovevano seguire, anche perché tali forme d'impiego

[167] Ministero dell'Aeronautica, Gabinetto, *Relazione sulla esercitazione di sbarco aereo svoltasi nelle manovre della Libia - Anno XVI*, 1938, AUSSMA.

«tendono a perfezionare ed a potenziare la collaborazione tra forze aeree e forze terrestri, nell'intento di rendere la guerra quanto più possibile rapida e dinamica».

Il significato e le implicazioni dell'esercitazione di sbarco aereo vennero analizzate nell'ambito del Ministero dell'Aeronautica dal generale Pinna, all'epoca sottocapo di stato maggiore, evidenziandone gli aspetti innovativi senza nasconderne i limiti. L'aviosbarco era stato certo il momento più interessante delle grandi manovre, ma l'entusiasmo che aveva suscitato era anche dovuto a una generalizzata mancanza di conoscenza delle possibilità dell'aviazione:

> Il veder sorgere caduta dal cielo sulla nuda piana di Bir el-Ghnem una divisione, sia pur ridotta ma perfettamente attrezzata, era un fatto che non poteva non impressionare la maggior parte degli Ufficiali non aviatori, che hanno così visto, vivente, il tonnellaggio che può essere trasportato dai moderni aeroplani.

Un momento dell'esperimento di aviosbarco eseguito durante le grandi manovre del 1938.
(Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

Con tutto questo la rapidità della radunata dei paracadutisti e delle truppe che li avevano seguiti era stata davvero sorprendente e le cose potevano essere condotte ancora più velocemente con un addestramento dedicato. I paracadutisti avevano infatti iniziato l'attività lancistica da meno di tre mesi e le truppe avevano fatto solo qualche prova di sistemazione a bordo e di uscita dall'unico portello del velivolo. L'operazione di sbarco di per sé non presentava dunque significative difficoltà tecniche e gli incidenti durante l'addestramento al lancio, come i tre morti e la decina di feriti nella prova generale di due giorni prima, erano stati causati soprattutto da una quota di lancio troppo bassa, 300 metri, e dall'essere le pattuglie troppo serrate, cosicché l'apertura dei paracadute era stata disturbata dai vortici creati dai velivoli che precedevano. A riprova di ciò nel lancio di massa eseguito il 23 maggio da 600 metri con le pattuglie distanziate non c'erano stati incidenti di rilievo. Si trattava, come nel caso del modello di paracadute, di cause facilmente eliminabili e non era pertanto in discussione la fattibilità tecnica del lancio collettivo di interi reparti, già sperimentato, e su larga scala, da altre nazioni. Pinna non riteneva però che una tale operazione potesse riuscire in un territorio organizzato a difesa:

> La crisi dello sbarco anche se breve è fortissima. Qualche pattuglia con mitragliatrici può impunemente massacrare e gli apparecchi che atterrano e gli uomini che vi sono dentro. È assoluta la necessità di un campo di atterraggio sicuro dalle offese del nemico almeno per qualche ora. La testa di ponte che può essere fatta dai paracadutisti non potrà mai essere talmente ampia da dare la sicurezza contro i cannoni o le mitragliatrici pesanti.

Nelle colonie poteva essere relativamente facile trovare un campo di fortuna indifeso, ma la cosa era molto più difficile in un teatro operativo europeo e in regioni densamente popolate. Con tutto questo l'idea non doveva essere accantonata, ci potevano infatti essere situazioni tattiche tali da consigliare una mossa del genere, proiettando alle spalle di un avversario già in crisi reparti pronti a tutto per accelerarne il collasso, ma non bisognava lasciarsi prendere dall'entusiasmo e credere facilmente realizzabili azioni che per riuscire richiedevano la concomitanza di fattori morali e materiali.

Nell'insieme è evidente come in Italia, nel corso degli anni Trenta, il tema delle aviotruppe avesse suscitato un notevole interesse e fosse stato analizzato nei suoi diversi aspetti. Gli articoli pubblicati sulla *Rivista Aeronautica*, una pubblicazione in libera vendita, dimostrano che anche gli elementi di base di una eventuale dottrina d'impiego erano sufficientemente chiari, come del resto lo erano, a seguito degli esperimenti condotti in Libia, gli aspetti tecnici dell'impiego di paracadutisti e di truppe aerotrasportate. L'esperimento di sbarco aereo del maggio 1938 apriva nuove e inattese prospettive, con la possibilità di raggiungere nello scacchiere nordafricano risultati significativi, e forse risolutivi,

in concomitanza con l'inizio delle ostilità. Che tutto questo non abbia prodotto alcun risultato, nonostante il tentativo di forzare il processo messo in atto da Balbo, e che i *Fanti dell'Aria* siano stati poi sacrificati come normali truppe di fanteria nella difesa di Derna nel gennaio del 1941, fu l'inevitabile conseguenza non solo di una fallimentare impostazione strategica, ma anche della mancanza di una vera mentalità interforze, nonché del venir meno della disponibilità a osare e di un'autentica capacità di innovazione.

Un reparto di spahis passa davanti a uno schieramento di trimotori S.81
in occasione della rivista conclusiva delle grandi manovre del 1938. (g.c. Ulisse Zamprogno)

Una delle lezioni delle operazioni di *counterinsurgency* era stata l'importanza che i reparti autocarrati potevano avere nel teatro operativo libico anche a seguito dei rapidi progressi degli autoveicoli. Le spedizioni motorizzate di varia natura che avevano incrociato nel Sahara libico-egiziano negli anni Trenta ne avevano dato un'ulteriore conferma, e la creazione del Battaglione Sahariano lo aveva ribadito. Anche le grandi manovre del 1938 attribuirono un ruolo di primo piano all'autotrasporto di grandi unità, ma evidenziarono anche

una carenza di fondo consistente nella mancanza di una dotazione organica di automezzi in genere, e non solo di automezzi idonei al movimento fuori strada nel deserto. Il XXI Corpo d'Armata per trasferire le sue due divisioni dalla Cirenaica alla Tripolitania aveva avuto bisogno di un consistente numero di autocarri, che al termine delle grandi manovre erano tornati a disposizione dell'Intendenza, in una evidente dimostrazione del fatto che, se le divisioni di fanteria potevano essere all'occorrenza autotrasportate, erano però ben lontane dall'essere divisioni motorizzate nel senso compiuto del termine. Il tentativo del governatore generale della Libia di forzare la mano indicando la necessità di una tale trasformazione non avrebbe avuto gli effetti sperati, e ancora una volta per il sovrapporsi di una oggettiva mancanza di risorse e di una mentalità imperante legata a schemi sorpassati. E questo nonostante le analisi di carattere tecnico fossero generalmente corrette.

Nel 1937, quando si era concretizzato il progetto di dislocare in Libia delle grandi unità nazionali, gli studi sulla mobilità in zone desertiche a fondo sabbioso avevano escluso l'impiego di autocarrette con gommatura semipneumatica e di autocarri leggeri, raccomandando l'utilizzo di autocarri pesanti con motore diesel, come i Lancia 3RO, all'epoca non ancora in servizio, con gommatura pneumatica a bassa pressione, filtri antisabbia, serbatoi supplementari per combustibile e acqua, paletti e tavole da utilizzare in caso di insabbiamento, mentre il carico avrebbe dovuto essere ridotto dai 6000 kg della versione base a non più di 3500-4000 kg. Per i piccoli carichi sarebbe stato utilizzato il camioncino FIAT 508M con una capacità di 350 kg,[168] che, in servizio dal 1933, doveva essere sostituito a partire dal 1938 dal FIAT 508CM, derivato dalla versione militare della FIAT 508C Nuova Balilla.

Nel febbraio del 1938 i due corpi d'armata dislocati in Libia avevano in dotazione un certo numero di autocarri leggeri, autocarrette e motocicli e disponevano degli autocarri pesanti Lancia 3RO necessari per il trasporto dei pezzi di artiglieria di piccolo calibro e per il traino di quelli di medio calibro, ma non di quelli necessari per il trasporto della fanteria.[169] Durante le grandi manovre del maggio del 1938 emerse chiaramente che anche i reparti autotrasportati avevano difficoltà ad allontanarsi dalle rotabili per la mancanza di automezzi idonei e che questo limitava fortemente le loro possibilità tattiche.[170] Ogni battaglione di

[168] Comando del Corpo di Stato Maggiore, *Promemoria per S.E. il Sottosegretario di Stato circa automezzi idonei per trasporti in zone sabbiose-desertiche*, marzo 1937, AUSSME.

[169] Comando del Corpo di Stato Maggiore, Ufficio Operazioni II, *Promemoria per il Sottocapo di S.M. Operazioni. Automezzi delle unità metropolitane in Libia. Esperimenti*, 1° febbraio 1938, AUSSME.

[170] Governo Centrale della Libia, Comando Superiore Forze Armate Africa Settentrionale, *Esercitazioni Anno XVI in Libia (XI-XXIV maggio 1938 – XVI). Relazione*, AUSSMA.

fanteria, una volta sceso dagli autocarri, doveva infatti trasportare a spalla o a braccia più di 70 quintali di armi, munizioni e materiali vari. Nell'occasione alla Divisione *Sabratha* fu dato il compito di sperimentare alcuni tipi di autoveicoli per trasportare le armi e i materiali di uno dei suoi battaglioni e trainare un gruppo di artiglieria. Con l'eccezione delle autocarrette, apparse del tutto inadeguate, gli altri mezzi messi alla prova diedero risultati incoraggianti. Così fu per i mototricicli, utilizzati per il trasporto dei materiali da combattimento, per i trattori FIAT-OCI 708CM, impiegati per il traino dei pezzi di artiglieria d'accompagnamento della fanteria, per il trattori TL37 delle artiglierie divisionali, che dettero buona prova sia su strada che su terreno vario. Fu quindi proposto di equipaggiare con questi mezzi tutta la Divisione *Sabratha*, così da poter condurre un esperimento su scala più ampia e più probante, e nel contempo disporre all'occorrenza di una divisione interamente equipaggiata e molto mobile.

Nonostante queste raccomandazioni, e la disponibilità di eloquenti dati sperimentali, la situazione non sarebbe cambiata. Nel gennaio del 1939, a dispetto degli studi prodotti dallo Stato Maggiore del Regio Esercito e dell'esito favorevole delle prove eseguite con mototricicli, trattori leggeri TL37 e trattori cingolati da montagna FIAT-OCI 708CM, le divisioni della Libia, nominalmente autotrasportabili, non avevano in realtà alcuna mobilità tattica.[171] Un anno dopo il comando della 5ª Armata ribadiva che il problema poteva essere risolto solo con la loro completa motorizzazione, cosa che la disponibilità di risorse, in termini di mezzi e di carburante, rendeva per il momento improponibile, e suggeriva di ricorrere a un sistema misto che, fermo restando il traino meccanico per le artiglierie, utilizzasse i trattori cingolati con rimorchio per il trasferimento di viveri, acqua e munizioni dalle basi logistiche, rifornite con i normali mezzi ruotati, ai battaglioni, gli animali da soma per le armi di reparto con le relative munizioni, i mezzi di collegamento e le dotazioni sanitarie, e gli automezzi per tutto il resto. Qualora si fosse reso necessario l'autotrasporto di un'intera divisione, i mezzi sarebbero stati forniti dall'Intendenza.[172]

Non diverse nella sostanza le conclusioni di uno studio dell'Ufficio Ordinamento e Mobilitazione dello Stato Maggiore: nell'imminenza dell'entrata in guerra ammetteva che non era stato ancora individuato il mezzo più idoneo al trasporto fuori strada delle armi della fanteria, e in mancanza di mototricicli o autocarri leggeri prevedeva esplicitamente di ricorrere alle salmerie, magari

[171] Comando del Corpo di Stato Maggiore, Ufficio Operazioni II, *Possibilità operative fuori strada delle g.u. metropolitane in Libia*, n. 385 del 25 gennaio 1939, AUSSME.

[172] Comando 5ª Armata, Stato Maggiore, *Studio sui mezzi atti ad assicurare la mobilità tattica delle grandi unità libiche*, n. 762 del 2 gennaio 1940, AUSSME.

utilizzando gli asini locali.[173] Con queste premesse non sorprendono le difficoltà incontrate dalla 10ª Armata nella faticosa avanzata su Sidi el Barrani nel settembre del 1940 e si spiega anche l'incapacità di contrastare efficacemente l'azione di un complesso motorizzato quale la Western Desert Force nel dicembre dello stesso anno. Nel giugno del 1940 non fu poi fatto alcun tentativo di impiegare offensivamente il Battaglione Sahariano, l'unica vera unità motorizzata disponibile, troppo vincolato a una realtà che era quella del controllo del territorio, e in un contesto sempre più focalizzato sulla fascia costiera, l'idea di Lorenzini di una puntata offensiva dal Gebel Auenat attraverso il deserto verso Assuan e Wadi Halfa, avanzata tra il serio e il faceto intorno a un fuoco di bivacco nel 1932, doveva rimanere soltanto un'ipotesi, ipotesi che il suo ospite di quel giorno lontano non aveva però dimenticato e non avrebbe tardato a sviluppare.

Qualche settimana dopo l'inizio del conflitto il Battaglione Sahariano, nella formazione su tre compagnie, Ghat, Murzuch e Sebha, propedeutica al suo sdoppiamento, e senza la componente aeronautica, rimasta nelle sedi del tempo di pace, confluì in quella «grande unità speciale, con larga autonomia logistica e tattica, particolarmente atta a operare isolata in regioni desertiche» che avrebbe dovuto essere il raggruppamento libico Maletti, così chiamato dal nome del suo comandante, il generale di divisione Pietro Maletti, costituito a Derna in data 8 luglio.[174] Una volta stabilito di impiegarne soltanto l'aliquota motorizzata, il raggruppamento non fu però lanciato in profondità nelle regioni desertiche, dove avrebbe potuto sfruttare al meglio le sue caratteristiche, ma utilizzato per fiancheggiare prima e guidare poi il movimento della 10ª Armata su Sidi el Barrani. Il Battaglione Sahariano, grazie alla sua dotazione organica di automezzi, era la componente più efficiente della colonna, forte di quattro battaglioni e due gruppi di artiglieria con reparti minori di supporto, e come tale fu all'avanguardia durante la breve avanzata che da Sidi Omar lo portò a Sidi el Barrani il 16 settembre, sviluppando poi il giorno 18 una infruttuosa puntata esplorativa oltre questa località. Il 24 ottobre il raggruppamento ebbe l'ordine di attestarsi a caposaldo ad Alam el Nibewa, nel quadro di una sistemazione difensiva ancorata al terreno che nell'illusoria sicurezza di una serie di caposaldi trincerati consegnava l'iniziativa all'avversario ed era la negazione della perentoria affermazione di Graziani di non molti anni prima: "in Africa se si difende un punto, si difende solo quel punto".

---

[173] Comando del Corpo di Stato Maggiore, Ufficio Ordinamento e Mobilitazione, *Mobilità ed efficienza delle unità metropolitane della Libia: provvedimenti per realizzare la prima e migliorare la seconda. Programma 1940*, n. 03100/342 del 23 aprile 1940, AUSSME.

[174] Comando Raggruppamento Maletti, *Relazione sulle operazioni svolte dal raggruppamento per la presa di Sidi Barrani*, n°1811 Op. del 28 settembre 1940, AUSSME, Diari Storici 2ª Guerra Mondiale, Rep. N1-11, b. 1160 D4.

Vittorio Emanuele III e Italo Balbo in cordiale colloquio nella cabina di un autocarro leggero FIAT 618C durante la visita del re nel maggio 1938. (AUSSMA)

Da Alam el Nibewa le tre compagnie sahariane uscirono più volte in ricognizione, sostenendo il 18 novembre un duro scontro con forze motorizzate a Hileuiwat. Era il preavviso di quanto stava per accadere. L'offensiva britannica scattata la notte dell'8 dicembre trovò il Battaglione Sahariano vincolato alla difesa statica del fronte nord del caposaldo, in un compito che ne deprimeva le potenzialità, e combattendo su quelle posizioni cessò di esistere nella tarda mattinata del 9 dicembre, quando, già impegnato frontalmente, fu preso alle spalle da mezzi corazzati penetrati nel perimetro difensivo.[175]

[175] *Sintesi storica della costituzione e vita del Raggruppamento Maletti*, del T. Col. Giuffrida, AUSSME, Diari Storici 2ª Guerra Mondiale, Rep. N1-11, b. 1160 D4. Oltre al battaglione sahariano, ad Alam el Nibewa il raggruppamento Maletti schierava tre battaglioni libici, I, V e XIX, meno

Con la sua uscita di scena, la tradizione dei sahariani fu tenuta viva dalla compagnia di Cufra, che dopo la caduta dell'oasi nel febbraio del 1941 confluì in marzo nella 5ª Compagnia Sahariana, la prima di una nuova generazione.[176] Alla data del 28 marzo gli altri reparti a disposizione del Comando Militare del Sahara Libico erano 3 compagnie meharisti, 2 gruppi di irregolari, 9 compagnie mitraglieri, oltre alla squadriglia sahariana che il 1° aprile figurava a Hon con 14 Ghibli. Era un dispositivo statico, adatto a compiti di presidio territoriale che non aveva più nulla della mobilità propria del Battaglione Sahariano. Recuperare il terreno perduto avrebbe richiesto tempo, e le nuove unità sahariane non avrebbero più avuto quella configurazione interforze voluta da Balbo che tanto aveva sconcertato gli ambienti romani. Del tutto svanita era poi quell'idea di aggressività e iniziativa dinamica che si era affermata negli anni della riconquista.

una compagnia, un battaglione carri armati di formazione, con 22 M11/39, il IV Gruppo libico cannoni da 65/17, il III Gruppo da 75/27 del 12° Reggimento Artiglieria, una batteria da 75CK e una da 105/28, per un totale di 24 pezzi d'artiglieria, due compagnie cannoni da 47/32 con 14 pezzi, due compagnie mitragliere da 20 mm con 11 armi, una compagnia controcarro con 9 fucili Solothurn da 20 mm, ed elementi del genio e dei servizi. Nel vicino caposaldo di Alam el Iktufa era il XVII Battaglione Libico, con una compagnia del XIX, un plotone mitragliere da 20 mm con 2 armi, una batteria libica da 65/17, una mezza batteria da 47/32 e una mezza batteria da 75/27, per complessive 12 bocche da fuoco.

176 Ministero dell'Africa Italiana, Ufficio Militare, *Situazione dei reparti libici alla data del 28 marzo 1941*, Diari Storici 2ª Guerra Mondiale, Rep. N1-11.

Un Autocarro Sahariano A.S.37 armato con cannone da 47/32 dei reparti sahariani in un'immagine del 1942. (AUSSME)

II Parte
La Difesa del Sahara Libico
(1940-1943)

Lo scenario

Il Sahara libico è una regione tanto arida quanto sterminata dove la pioggia è un avvenimento eccezionale e nella quale la scarsa popolazione è concentrata in poche oasi, intorno alle quali si distendono sterminate pianure di sabbia e di ghiaia, prive o quasi di punti di riferimento, che peraltro non presentano troppe difficoltà al movimento di reparti cammellati o montati su automezzi opportunamente attrezzati. Nella sua parte orientale, a novecento chilometri dalla costa e a non grande distanza dal confine egiziano, si trova il complesso delle oasi di Cufra, con il nucleo principale nella depressione di el-Hauwari, dove nel villaggio di Et Tag era stata costruita nel 1931 una ridotta e si trovava un aeroporto relativamente attrezzato, e le tre oasi minori di Rebiana a ovest, di Bzema e Tazerbo a nord-ovest, a 120 chilometri di distanza le prime due ed a 300 la terza. Nella regione non c'erano vere e proprie carovaniere, ma nel corso degli anni Trenta gli itinerari principali tra le oasi di Cufra e da queste verso Marada, Gialo e Giarabub a nord e Maaten es-Sarra a sud, erano stati contrassegnati con riferimenti artificiali costituiti da fusti di benzina vuoti o pali posti a intervalli regolari. Un altro itinerario così contrassegnato si spingeva in direzione sud-est fino ai contrafforti del Gebel Auenat, minacciando da lontano la linea di comunicazione tra il Cairo e Khartoum all'altezza di Wadi Halfa, sul Nilo, dove l'ostacolo della seconda cateratta veniva superato con l'aiuto della ferrovia. A preoccupare i comandi britannici nell'estate del 1940 era però anche la direttrice di Maaten es-Sarra e della vecchia carovaniera per il lago Ciad, dato l'atteggiamento ancora incerto dell'Africa Equatoriale Francese. Un'avanzata da Cufra verso sud di reparti italiani anche non troppo consistenti avrebbe potuto far pendere la bilancia in favore del governo di Vichy, e qualora Fort Lamy fosse passato sotto il controllo dell'Asse sarebbe diventata impraticabile la rotta aerea da Takouradi, nel golfo di Guinea, a Khartum, di vitale importanza per il trasferimento di velivoli verso l'Egitto e il Medio Oriente.

In realtà da parte italiana nessuna di queste due ipotesi era stata presa in considerazione. Le direttive impartite dal Capo di Stato Maggiore Generale, maresciallo d'Italia Pietro Badoglio, pochi giorni prima dell'entrata in guerra, dettavano un atteggiamento strettamente difensivo su tutti i fronti. Riguardo in particolare alla Francia, e ai suoi possedimenti oltremare, raccomandavano di non intraprendere alcuna iniziativa, "sia in terra che in aria", e anche in mare forze navali francesi potevano essere attaccate solo se si trovavano insieme a forze navali britanniche, altrimenti le istruzioni erano di osservarne il

comportamento e in ogni caso di non essere mai i primi ad agire.[1] Con queste premesse l'ipotesi di muovere offensivamente dal Gebel Auenat non fu presa neppure in considerazione, e il Battaglione Sahariano rimase ancorato ai suoi compiti di controllo e sorveglianza del territorio.

Sul confine egiziano, l'inattesa attività di piccoli reparti motorizzati britannici, entrati immediatamente in azione contro avamposti isolati e colonne di rifornimenti, nel mettere in evidenza la staticità del dispositivo della 10ª Armata, aveva costretto Balbo ad affidarsi soprattutto all'aeronautica per contrastarne l'azione e guadagnare il tempo necessario a consentire ai comandi dell'esercito di organizzare una propria capacità di risposta con l'impiego di unità mobili. Se i risultati non erano mancati, come testimonia anche una celebre fotografia dello stesso Balbo, intento a ispezionare un'autoblindo catturata, il prezzo era stato un rapido logorio delle squadriglie della Regia Aeronautica, tanto preoccupante da indurre il Comando Supremo a intervenire già ai primi di luglio per raccomandarne un impiego più corretto. Solo in caso di urgenza e di estrema necessità si sarebbero dovuti inviare dei velivoli alla ricerca di piccole formazioni motorizzate o addirittura di veicoli isolati, secondo quella che era diventata una prassi consolidata.[2] Era la conseguenza non solo della carenza di reparti motorizzati, ma anche del venir meno di quell'approccio mentale orientato all'aggressività che era nato durante la "riconquista", nonché della tendenza ad affidare l'attività di ricognizione, e di ricognizione armata, quasi esclusivamente al mezzo aereo, tipica di comandi che si erano formati in un contesto metropolitano e non erano predisposti a fronteggiare gli ampi spazi della "Quarta Sponda".

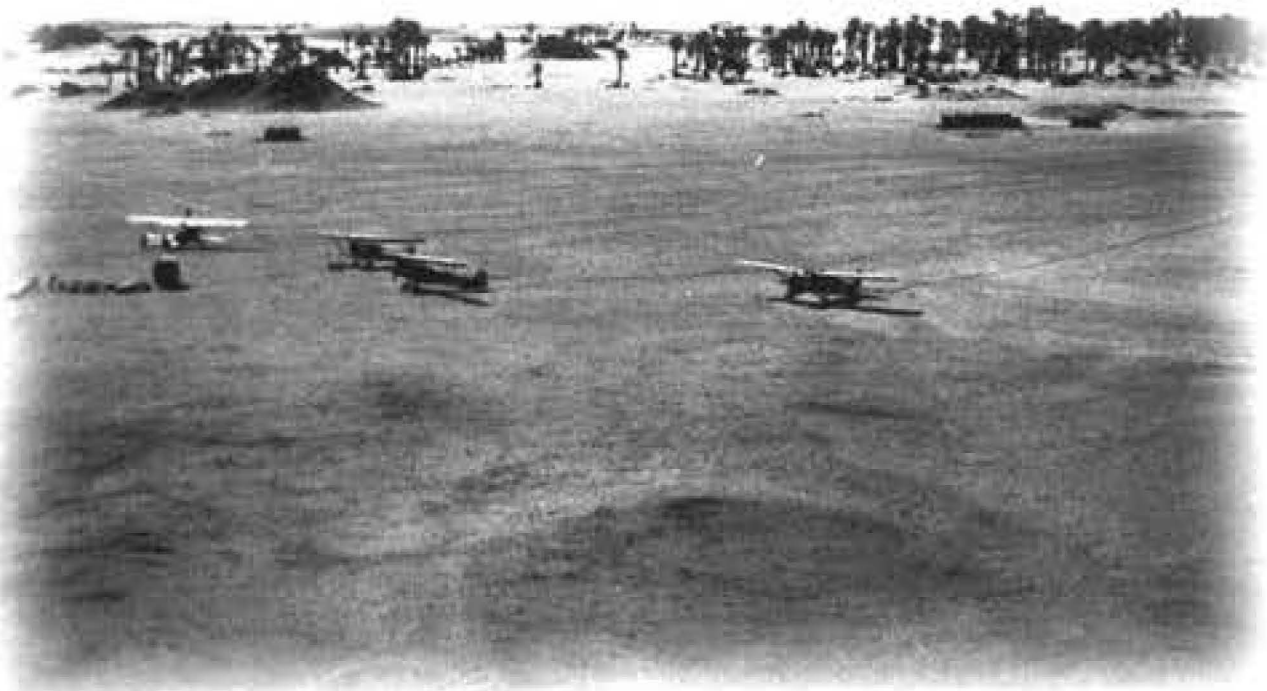
A modificare il rassicurante scenario delineato per il Sahara Libico dalla resa della Francia, sopraggiunse già il 3 luglio 1940 la decisione del governatore del Ciad, Felix Eboué, di prendere contatto con il generale Charles De Gaulle, per poi aderire il 26 agosto al movimento della Francia Libera. Il suo esempio fu subito seguito dal Camerun il 27 agosto, dai territori del Medio Congo il 28 e dell'Ubangui Chari il 29, dopo qualche scaramuccia con gli elementi fedeli al governo di Vichy, mentre in Gabon la decisione del governatore di schierarsi con De Gaulle incontrò l'opposizione di buona parte dei militari e dei coloni che presero il controllo della situazione. Per portare il Gabon nell'orbita della Francia Libera fu quindi necessario un intervento armato che tra il 6 e il 12

1 Stato Maggiore Generale, Ufficio del Capo di Stato Maggiore, *Nostro contegno contro la Francia all'aertura delle ostilità*, n. 28 Op del 7 giugno 1940, in F. MATTESINI, M. CERMELLI, *Le direttive tecnico-operative di SUPERAEREO*, Vol. I, Tomo 1, Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, s.i.d., p. 143.

2 Comando Supremo, Stato Maggiore Generale, *Impiego dell'aviazione*, n. 1192 Op. del 7 luglio 1940, in F. MATTESINI, M. CERMELLI, *Le direttive tecnico-operative* op. cit., p. 242.

novembre, dopo una serie di scontri fratricidi con alcune decine di morti, permise ai "degaullisti" di assumerne il controllo.[3]

Artefice di questo successo politico prima ancora che militare, fu il colonnello Philippe Marie de Hautecloque, altrimenti conosciuto con il nome di battaglia di Leclerc, inviato in luglio da De Gaulle quale suo rappresentante in quella che sarebbe diventata l'Africa Francese Libera. Il controllo di una parte pur consistente dell'impero coloniale non era però di per sé sufficiente ad affermare il ruolo del movimento quale soggetto politico indipendente, con pari dignità con l'alleato britannico.[4] A tal fine la Francia Libera doveva anche accreditarsi come belligerante attivo, con un proprio esercito in grado di pesare sulla bilancia del conflitto. In questa prospettiva il Ciad poteva e doveva diventare la base di partenza per azioni offensive contro il sud della Libia, ma le scarse forze disponibili erano in larga parte vincolate a compiti di presidio. Il Regiment de Tirailleurs Senegalais du Tchad (RTST), pur forte di oltre 6000 uomini, poteva



L'oasi di Hon e il suo campo di aviazione nella fase finale delle operazioni di riconquista. (AUSSMA)

[3] D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne Leclerc.Les Français Libres au combat sur le front autonome du Tchad 1940-43*, Paris, Histoire&Collections, 2003, p. 16-22.

[4] R. H. RAINERO, *Il Sahara Italiano nella Seconda Guerra Mondiale*, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, 2011, p. 71.

fornirne al più qualche centinaio, che oltretutto dovevano essere organizzati ed equipaggiati per operazioni a largo raggio.[5]

Da questo punto di vista ben più avanti erano i britannici che, facendo tesoro dell'esperienza maturata con le pattuglie autocarrate impiegate al confine libico-egiziano contro i senussi tra il 1916 e il 1917, e con i raid automobilistici a carattere scientifico e sportivo nel deserto libico ed egiziano degli anni tra le due guerre, avevano rapidamente organizzato un piccolo reparto in grado di operare nelle profondità del Sahara con compiti che, dapprima soprattutto esplorativi, divennero con il tempo sempre più spiccatamente offensivi. La nascita di quello che sarebbe diventato il Long Range Desert Group era il frutto di quel concreto pragmatismo britannico che nell'ambiente militare poteva portare ad adottare soluzioni non ortodosse superando gli schemi esistenti, e doveva molto all'incontro tra due personalità molto particolari.

[5] L'organico del tempo di pace del RTST era di 6100 uomini, dei quali 460 europei, inquadrati in 20 compagnie.

Il Long Range Desert Group

Nel 1939 il maggiore Bagnold non era più in servizio attivo, una malattia contratta in Estremo Oriente ne aveva determinato il congedo per motivi sanitari, una decisione forse troppo affrettata visti gli eventi successivi e visto che Bagnold sarebbe morto nel 1990 all'età di 91 anni. Richiamato in servizio allo scoppio del conflitto e destinato al Kenia, un territorio che non conosceva affatto e nel quale la sua conoscenza del deserto non sarebbe stata di alcuna utilità, rimase però bloccato in Egitto dai danni riportati dalla nave che lo stava portando a destinazione, il transatlantico della Cunard *Franconia*, nella collisione con l'incrociatore ausiliario *Alcantara*. Bagnold era un personaggio noto per la sua attività di esploratore e studioso, e la notizi della sua presenza al Cairo fu riportata dalla stampa locale attirando l'attenzione del futuro comandante in capo del Medio Oriente, il tenente generale Archibald Wavell.

Wavell, che aveva combattuto sia nella guerra anglo-boera, sia nella Grande Guerra in cui aveva perso un occhio, era anch'egli uno studioso e soprattutto un ufficiale in grado di pensare e agire fuori dagli schemi. Consapevole delle potenzialità di Bagnold, non perse tempo a convocarlo e dopo un breve colloquio lo fece trasferire a Marsa Matruh, verso la frontiera con la Libia, in quello che più di venti anni prima era stato il teatro di operazioni delle Light Car Patrol. Bagnold ricordava molto bene l'incontro con il maggiore Lorenzini al Gebel Auenat ed era altresì ben consapevole delle possibilità di azione che si offrivano agli italiani, buoni conoscitori del deserto, a fronte della generale debolezza britannica in quel settore. L'Italia non era ancora in guerra, ma da un momento all'altro poteva scendere in campo e in questa situazione di incertezza Bagnold compilò di sua iniziativa uno studio che proponeva la creazione di un'unità speciale per la guerra nel deserto sul modello delle Light Car Patrol.

Lo studio, inoltrato per via gerarchica e accolto con un certo scetticismo, si perse nei meandri della burocrazia militare, ma dopo l'entrata in guerra dell'Italia Bagnold decise di seguire una strada più diretta e meno ortodossa. Il 19 giugno 1940, recatosi di persona al Cairo, riuscì a convincere il capo dell'ufficio operazioni a far arrivare sulla scrivania del comandante in capo una copia del documento, e dopo meno di un'ora venne convocato nell'ufficio di Wavell. Il colloquio fu molto breve, secondo quanto avrebbe poi raccontato lo stesso Bagnold, e si concluse con l'autorizzazione a sviluppare il progetto accompagnata dall'invito alla massima discrezione e da un documento che gli dava assoluta libertà di manovra per il reclutamento del personale e l'acquisizione dei mezzi

necessari: «A tutti i capi di dipartimento e di branca. Desidero che ogni richiesta avanzata dal maggiore Bagnold venga immediatamente soddisfatta senza porre domande».[6] Da parte sua Wavell, dopo aver letto il documento, fece solo due domande, chiedendo come sarebbe entrato in Libia e se truppe non indigene sarebbero state in grado di operare con efficacia nell'ambiente del deserto. Alla prima Bagnold rispose che la via più diretta era quella attraverso il Gran Mare di Sabbia, da lui già percorsa più volte, quanto alla seconda, si trattava di trovare il giusto tipo di uomo.

Con non più di sei settimane di tempo a sua disposizione, tante ne aveva concesse il comandante in capo, Bagnold doveva agire in fretta. Cominciò così con il raccogliere i suoi vecchi compagni di escursioni nel deserto, a cominciare da Kennedy Shaw, nel 1940 curatore del museo di Gerusalemme, e da Clayton, impegnato in rilievi topografici in Tanganika, entrambi immediatamente richiamati in servizio con il grado di capitano, e grazie all'aiuto di Wavell, ottenne dal generale Bernard Fryberg, il carismatico comandante della divisione neozelandese, il permesso di reclutare volontari tra i suoi uomini. A prima vista questa scelta poteva e può sembrare strana, la verde Nuova Zelanda nulla ha in comune con l'arido Sahara, ma il materiale umano era adatto allo scopo. Molti dei neozelandesi erano cresciuti come contadini e allevatori nei grandi spazi di quel lontano Dominion, piccoli proprietari abituati a cavarsela da soli, con un'autonomia e una maturità che i loro coetanei inglesi in generale non possedevano, avevano dimestichezza con i motori e gli automezzi e anche dal punto di vista della prestanza fisica erano decisamente superiori. Infine, forse perché cresciuti ai confini dell'impero, avevano una consapevolezza delle sue dimensioni globali, anche dal punto di vista economico, che ne rafforzava la determinazione, nonostante in termini di disciplina potessero lasciare a desiderare e fossero in genere poco inclini a servire sotto ufficiali britannici.

Al centro di addestramento di Abassia, nelle vicinanze del Cairo, affluirono in breve i primi volontari, tra i quali furono selezionati 2 ufficiali e 85 uomini di truppa, ma più complesso fu recuperare i veicoli e gli equipaggiamenti necessari, a cominciare dalle bussole, magnetiche e solari, e dai sestanti, per finire agli autoveicoli. Alla fine la scelta cadde sull'autocarro Chevrolet 30-cwt, un mezzo da una tonnellata e mezza a due ruote motrici, soluzione preferita alle quattro ruote motrici in ragione della meccanica meno complessa e dei consumi più bassi. Bagnold riuscì a recuperarne 20 dall'esercito egiziano e ad acquistarne altri 14 presso un rivenditore di Alessandria.[7] Questi 34 automezzi, ai quali si

[6] R. A. BAGNOLD, *Sand, Wind and War. Memoirs of a Desert Explorer*, Tucson, The University of Arizona Press, 1990, p.125.

[7] J. W. GORDON, *Dietro le linee di Rommel* op. cit., p. 81.

aggiunsero alcune Ford 15-cwt come veicoli comando, furono appositamente modificati montando balestre più resistenti, eliminando cabine di guida e portiere, sistemando sui radiatori i condensatori per il recupero dell'acqua e installando un armamento costituito da una combinazione di mitragliatrici Lewis e Vickers e fucili controcarro Boys. L'elevata potenza di fuoco, insieme alla grande mobilità, era destinata a diventare la caratteristica peculiare di questi reparti che, ufficialmente costituiti il 5 luglio 1940 con la denominazione di Long Range Patrol Unit (LRPU), alla metà di agosto erano pronti a entrare in azione. Ogni pattuglia contava una Ford 15-cwt e 10 autocarri Chevrolet 30-cwt, con un organico di 2 ufficiali e 28 uomini di truppa. Le prime tre, identificate come "R", "T" e "W", erano agli ordini di un ufficiale neozelandese, il capitano Donald Gavin Steele, che nella vita civile era un agricoltore, e di due ufficiali britannici con un passato di esplorazioni nel deserto libico-egiziano, il già noto capitano Patrick Clayton e il pari grado Edward Cecil Mitford, un ufficiale di carriera proveniente dai ranghi della 7ª Divisione Corazzata.

All'inizio di agosto Clayton, con sei uomini montati su due Ford partì per una prima ricognizione intesa sia a confermare la praticabilità dell'itinerario attraverso il Gran Mare di Sabbia, sia soprattutto ad accertare le intenzioni degli italiani in relazione alle possibilità operative offerte dall'oasi di Cufra. Dopo la morte di Italo Balbo a Tobruk il 28 giugno, il comando delle forze italiane in Libia era stato affidato al maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani, un ufficiale con un passato coloniale di tutto rispetto la cui conoscenza dei luoghi e dell'ambiente faceva temere possibili pericolose iniziative verso il Nilo.[8] La piccola pattuglia si pose in osservazione lungo la pista che da nord andava a Cufra ma non rilevò tracce di movimenti recenti né trovò alcun indizio di eventuali intenzioni offensive. La stessa missione di ricognizione venne replicata su più ampia scala intorno alla metà di settembre, ancora una volta senza incontrare alcun segno di attività, e soprattutto senza alcun contrasto da parte dei reparti sahariani italiani. Bagnold non poteva sapere che Lorenzini si trovava ora nell'Africa Orientale Italiana, al comando di una brigata indigena, e che buona parte dei "sahariani" erano stati richiamati a nord, nell'ambito del dispositivo che si apprestava ad attaccare l'Egitto.

Come è noto, i comandi italiani avevano concentrato il grosso delle forze a nord, in Marmarica, per un'avanzata verso Sollum e Sidi el-Barrani, richiamando in quella direzione all'inizio di luglio anche il grosso del Battaglione Sahariano, la sola unità totalmente motorizzata ed equipaggiata con criteri moderni per la guerra nel deserto. Nel Sud sahariano erano rimasti reparti vincolati a compiti di guarnigione, con la sola eccezione della Compagnia Sahariana Cufra, la cui

[8] Ivi, p.85.

Sebha, il Forte Regina Elena e il vicino campo d'aviazione,
in una fotografia aerea successiva al giugno 1940. (Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

dotazione di automezzi era stata però depauperata per rinforzare il resto del battaglione trasferito verso la costa. Nel Sahara gli italiani avevano dunque adottato un atteggiamento passivo che, cedendo l'iniziativa all'avversario, dava alle pattuglie britanniche la possibilità di agire in modo aggressivo e spregiudicato.[9]

[9] W. B. KENNEDY SHAW, *I reparti autonomi del deserto*, Storia della Seconda Guerra Mondiale, Vol. II, Milano, Ed. Rizzoli, 1967, p. 464-471.

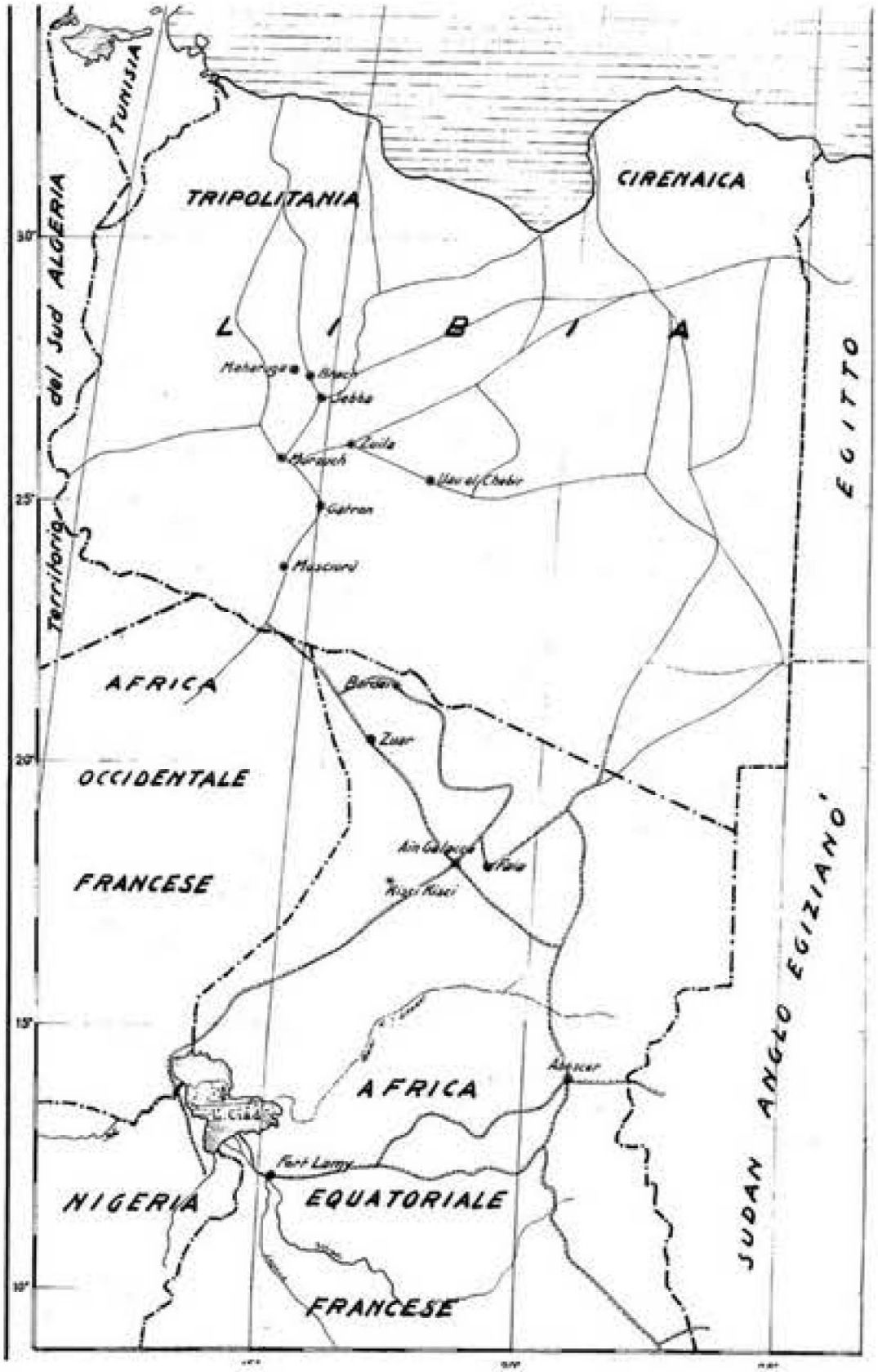
L'inizio dell'offensiva della 10ª Armata modificò la missione delle tre pattuglie della LRPU, lanciate separatamente in una serie di incursioni in profondità a carattere diversivo sfruttando anche l'inattesa copertura di una tempesta di sabbia che bloccò a terra i temuti ricognitori italiani. La pattuglia "W", a cui era aggregato l'ufficiale "intelligence" del reparto, il capitano Kennedy Shaw, attaccò gli avamposti e la pista di atterraggio di Auenat, venendo ben presto affiancata in questo compito dalla pattuglia "R", mentre la pattuglia "T" operava più a nord, lungo le vie di comunicazione per Cufra, spingendosi fino all'oasi di Gialo e ai margini della fascia costiera per seminare di mine gli itinerari più battuti. Queste incursioni, che si susseguirono fino a tutto novembre, pur senza ottenere risultati eclatanti valsero a creare un clima di allarme, anche perché il dispositivo difensivo italiano, nonostante il contributo dell'aeronautica, aveva evidenti difficoltà nell'ingaggiare un nemico elusivo e inafferrabile.

L'ultimo di questi attacchi fu opera della pattuglia "W" il mattino del 1° dicembre e venne lanciato contro il posto d'acqua di Ain Gazala, ai piedi del Gebel Auenat. Il piccolo presidio lamentò sei feriti ma riuscì a contenere l'attacco e i neozelandesi si dileguarono nel deserto sfuggendo all'infruttuosa caccia di due Ca.309 decollati da Cufra che non ne trovarono traccia. È questa, come sottolinea Romain H. Rainero, l'unica citazione nel diario storico del Comando Supremo riferibile al debutto operativo della LRPU.[10] Effettuate a una distanza di quasi 1300 chilometri dalla base di partenza e in un ambiente naturale quanto mai ostile, nel loro insieme queste azioni di disturbo furono poi un prezioso banco di prova per uomini, mezzi e procedure, creando le premesse per operazioni di più ampia portata in vista delle quali l'organico sarebbe stato presto aumentato, moltiplicando il numero delle pattuglie.

Rientrato al Cairo in novembre, Bagnold ottenne il permesso di reclutare volontari per altre tre pattuglie, la "G", costituita attingendo ai ranghi del 3rd Battalion Coldstream Guards e del 2nd Battalion Scot Guards, agli ordini del capitano Michael Crichton Stuart, la "Y", composta da uomini dei reggimenti di cavalleria Yeomanry, eredi dei volontari a cavallo del XVIII secolo, in larga parte affittuari e fattori dei proprietari terrieri, agli ordini del capitano P.J.D. MacCraith, e la "S", South Rhodesia, composta da agricoltori e coloni provenienti dall'attuale Zimbabwe. Anche in questo caso la scelta dell'elemento umano era mirata: le guardie si distinguevano nell'esercito britannico non solo per la disciplina ma anche per la prestanza fisica, mentre gli "yeomen" e i coloni della Rodesia del Sud condividevano lo stesso tipo di formazione e di esperienza dei neozelandesi. Proprio questi ultimi videro però scendere il numero delle loro pattuglie da tre a due, con lo scioglimento della pattuglia "W", deciso su pressione di Freyberg

[10] R. H. RAINERO, *Il Sahara Italiano* op. cit., p. 81.

che rivoleva indietro parte dei suoi volontari in vista dell'operazione Compass, la prima offensiva britannica in Africa Settentrionale. Per il momento le sole pattuglie operative erano la "R" e la "T". La pattuglia "G" lo sarebbe diventata in dicembre, la "S" in gennaio, la "Y" in marzo. Così riorganizzato il reparto prese il nome di Long Range Desert Group (LRDG), con un innalzamento del livello organico che portò Bagnold a indossare il grado di tenente colonnello. Anche se l'organico del LRDG sarebbe stato spesso modificato, pur mantenendo sempre ben saldo il concetto dell'autonomia operativa delle pattuglie, gli effettivi non avrebbero mai superato i 350 uomini, coerentemente con la sua natura di forza speciale.



Carta a grande scala della Libia e del territorio dell'Africa Equatoriale Francese. (AUSSME)

IL RAID DI MURZUCH

Il 21 ottobre De Gaulle diramò un ordine del giorno in cui delineava il ruolo attivo delle forze francesi ai suoi ordini lungo due direttrici: da una parte dal Ciad verso Cufra e Murzuch, dall'altra in cooperazione con le forze britanniche del Medio Oriente verso la Cirenaica e l'Etiopia.[11] Erano obiettivi ambiziosi, e soprattutto il secondo richiedeva la creazione di reparti di una certa consistenza, almeno del livello di brigata, ma anche per agire contro il Sahara Libico le forze disponibili non erano affatto adeguate, tanto più che c'era ancora da risolvere il problema del Gabon. Nel tentativo di tradurre in atto quelle che per il momento erano dichiarazioni velleitarie, di dubbia valenza sia sul piano politico che sul piano militare, De Gaulle affidò il comando delle forze francesi del Ciad a Leclerc che lo assunse il 2 dicembre trasferendosi in volo da Brazzaville a Fort Lamy.

Il primo obiettivo di Leclerc fu quello di incrementare la capacità di combattimento del RTST, modificandone almeno in parte la fisionomia per consentirgli di svolgere compiti che non fossero solo di presidio e polizia coloniale. Nello stesso mese di dicembre il reggimento fu così diviso in un gruppo nord e un gruppo sud. Al gruppo nord era affidato il controllo dei territori del Borkou, con le compagnie 7ª e 11ª dell'RTST, una compagnia autoportata, una sezione autoblindomitragliatrici Laffly, una sezione di artiglieria da montagna e il Gruppo Nomade del Borkou, dei territori dell'Ennedi, con l'8ª Compagnia dell'RTST e il Gruppo Nomade dell'Ennedi, e dei territori del Tibesti, con la 6ª Compagnia dell'RTST e il Gruppo Nomade del Tibesti, mentre il gruppo sud, forte di quattro battaglioni di fanteria e due compagnie autoportate, era distribuito tra Abeche, Fort Lamy e Fort Archambault.[12] Era solo un primo passo, per trarre da questi reparti un complesso di forze mobili idonee a una moderna guerra di movimento nel deserto la strada era ancora lunga.

Nel frattempo Wavel, sostenuto dal capo dei suoi servizi informativi, il colonnello Eric Shearer, aveva maturato l'idea che un'ulteriore iniziativa degli uomini di Bagnold, magari spinta ancora più in profondità nel deserto libico, avrebbe potuto incidere favorevolmente sull'andamento delle operazioni nella fascia costiera, dove la Western Desert Force si apprestava a prendere l'iniziativa. Fu Bagnold a indicare l'obiettivo, l'oasi di Murzuch, a oltre 2000

[11] R. H. RAINERO, *Il Sahara Italiano* op. cit., p. 90-91.
[12] D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne Leclerc* op. cit., p. 27.

km dalla più vicina base britannica, e ad affidarne la preparazione a Clayton, che vi avrebbe dovuto impiegare le pattuglie "T" e "G". Per completare e rafforzare il dispositivo, su mandato di Wavell, Bagnold raggiunse in volo Fort Lamy per assicurarsi il concorso francese.

Leclerc non era entusiasta dell'idea, temendo di compromettere la sua autonomia in un momento in cui le relazioni tra il movimento di De Gaulle e il governo di Londra non erano ottimali, ma alla fine acconsentì ad appoggiare con un'azione diversiva su Tegerhi l'incursione delle pattuglie motorizzate britanniche contro l'antico nodo carovaniero di Murzuch, presidiato dalla 57ª Compagnia da Posizione libica, con poco più di un centinaio di uomini e 12 mitragliatrici,[13] e sede di un campo di volo dove erano dislocati tre bimotori Ca.309 Ghibli della 26ª Squadriglia dell'Aviazione Sahariana. L'accordo fu sanzionato il 22 dicembre 1940, quando l'operazione Compass era in corso ormai da un paio di settimane, sulla base di un piano d'operazioni concertato tra Bagnold e il tenente colonnello Jean Colonna d'Ornano, uno dei più prestigiosi ed esperti ufficiali delle truppe coloniali, nonché "degaullista" della prima ora. Le due pattuglie del LRDG si sarebbero infiltrate alle falde settentrionali del massiccio del Tibesti e, prima di puntare su Murzuch, si sarebbero incontrate con un distaccamento cammellato francese di 10 uomini, guidato dallo stesso d'Ornano, che le avrebbe rifornite di viveri, acqua e benzina. Nel frattempo un altro reparto cammellato francese proveniente dal Ciad avrebbe attaccato Tegerhi.

Le pattuglie "G", del capitano Michael D. Crichton-Stuart, e "T", affidata al suo vice comandante, tenente L.B. Ballantyne, in quanto il maggiore Patrick Andrew Clayton aveva il comando dell'intera operazione, lasciarono il Cairo il 26 dicembre. Ogni pattuglia contava 2 ufficiali e 30 uomini di truppa con 12 automezzi, una camionetta FordV8 e 11 autocarri Chevrolet WB 30-cwt, uno dei quali armato con un cannone Bofors da 37 mm. Con loro c'era anche una vecchia conoscenza degli italiani, Abd-el-Jellil Sef-en-Nasser, un fuoriuscito libico che era stato tra i capi dell'insurrezione. Gli uomini del LRDG attraversarono il "mare di sabbia" aggirando Cufra e il 7 gennaio si incontrarono a Kayougué con la pattuglia d'Ornano, di cui faceva parte anche un altro ufficiale coloniale di provata esperienza e grande futuro, il capitano Jacques Massu, quindi, con un'ampia diversione verso nord in direzione di Sebha, apparvero davanti a Murzuch il mattino dell'11 gennaio, dopo aver percorso 2400 chilometri di deserto.

[13] L'organico tipo di una compagnia mitraglieri da posizione, articolata su una squadra comando e due plotoni mitraglieri con 6 armi ciascuno, era di tre ufficiali, un sottufficiale, tre militari di truppa italiani, 110 graduati e soldati libici.

Ascari libici in postazione con una mitragliatrice SAFAT da 12,7 mm.
(AUSSME)

La pattuglia "T", divisa in uno scaglione d'attacco, con Clayton e d'Ornano, e uno di copertura, rinforzato dal resto del distaccamento francese, aveva il compito di distruggere le installazioni del campo d'aviazione al limitare dell'oasi, mentre la pattuglia "G" doveva penetrare all'interno e tenere impegnata la guarnigione del forte. Arrivati in prossimità dell'abitato verso le 13, nell'ora del massimo calore, i veicoli del LRDG furono scambiati per mezzi italiani e, dopo aver catturato l'ufficiale postale Giuseppe Colicchia per servirsene come guida attraverso il villaggio e il palmeto, gli uomini di Clayton piombarono di sorpresa sui loro obiettivi. La pattuglia "G" mise subito in azione il suo cannone da 37 mm e due mortai da 2 pollici, sbrecciando in più punti le mura del forte e danneggiandone il blocco centrale, ma la guarnigione, superato lo sbandamento iniziale, sotto il comando del tenente Luigi Cianferrana cominciò ben presto a rispondere al fuoco. La pattuglia "T" era intanto arrivata al campo d'aviazione dove, mentre si avvicinava all'hangar, l'automezzo di Clayton fu investito da raffiche di mitragliatrice che ferirono a morte d'Ornano. L'arma fu subito ridotta al silenzio e, soffocato questo isolato focolaio di resistenza, i neozelandesi diedero alle fiamme l'hangar, in cui erano ricoverati i 3 Ghibli, e la stazione radio, facendo saltare l'armeria dopo averne prelevato alcune mitragliatrici Lewis. Se si considera che alla data dell'11 gennaio 1941 il Comando Aviazione Sahariana disponeva in tutto di 8 Ca.309, dei quali 3 a Ghat, 1 a Sebha, 1 a Hon e 3 a Murzuch, la distruzione di 3 velivoli ne menomava significativamente le capacità operative.

Dopo circa due ore dall'inizio del combattimento le due pattuglie del LRDG si disimpegnarono raccogliendosi in un palmeto una quindicina di chilometri più a nord, dove trascorsero la notte e seppellirono i loro caduti.[14] Le perdite degli attaccanti ammontavano a 2 morti e 3 feriti, quelle dei difensori a 11 morti e 10 feriti, oltre ai 2 prigionieri che gli uomini del LRDG avevano portato con loro lasciandone liberi altri 25, italiani e libici, catturati all'aeroporto. Tra i morti c'era il comandante del presidio, capitano Giulio Giua, ucciso con la moglie e i due figli quando la sua vettura, nell'affacciarsi sulla pista principale al rientro da un giro di ispezione ai lavori in corso al villaggio, era stata centrata dai colpi del cannoncino da 37 mm e delle mitragliatrici della pattuglia "G".[15]

---

[14] Le tombe del tenente colonnello Colonna d'Ornano e del sergente C.D. Hewson del LRDG furono trovate e identificate dagli italiani il 22 gennaio (SUPERCOMANDO A.S.I., telegramma 01/1066/Op del 24 gennaio 1941, AUSSME, Rep. I-4, b. 16, f. 1, Avvenimenti nel Sahara Libico)

[15] D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne Leclerc* op. cit., p. 40. Oltre al capitano Giua e alla sua famiglia, nell'elenco dei caduti della guarnigione figuravano un soldato italiano e cinque libici, uccisi con l'arma in pugno al loro posto di combattimento, e il sergente maggiore meccanico della Regia Aeronautica Giovanni Fenocchio, il cui corpo fu trovato in prossimità del campo d'aviazione. Per le ferite riportate morì invece poco dopo in infermeria uno degli abitanti

La notizia dell'incursione su Murzuch da parte di forze motorizzate quantificate in una trentina di autoblindo, arrivò a Ghat, sede del Comando dell'Aviazione Sahariana, soltanto alle 15:50 attraverso il presidio di Hon, a dimostrazione di quanto fossero precari i collegamenti nelle vastità del Sahara. L'unico Ghibli disponibile a Hon fu subito preparato per una ricognizione offensiva lungo l'itinerario Sebha-Murzuch, armandolo con 60 spezzoni da 2 chilogrammi, ma a causa dell'ora avanzata il velivolo dovette interrompere a metà la missione e atterrare alle 17:30 a Sebha senza aver rilevato nulla di significativo. I due Ghibli della sezione di Ghat si alzarono in volo alle 8 del mattino dopo, con la facoltà per i piloti di atterrare a Ubari, Brach o Sebha in funzione dell'autonomia residua, ma le dense di nuvole di sabbia sollevate dal vento del deserto vanificarono la loro ricerca, conclusa con un atterraggio sul campo di appoggio di Ubari, e senza risultato fu anche il secondo tentativo compiuto dal Ghibli di Hon, decollato da Sebha alle 9:45.

Ripreso il movimento alle prime luci del 12 gennaio, le due pattuglie del LRDG si diressero in un primo tempo verso est, avendo facilmente ragione del piccolo posto di Traghen, a circa 50 chilometri da Murzuch, dove furono fatti prigionieri i due carabinieri che lo presidiavano,[16] per poi piegare decisamente a sud con l'obiettivo di prendere contatto con i meharisti del Groupe Nomade du Tibesti (GNT), del capitano Maurice Sarazac. Lungo la strada Clayton era intenzionato a mettere a segno qualche altro colpo e poco dopo mezzogiorno tentò di cogliere di sorpresa il presidio di Umm el-Araneb, costituito da 4 nazionali e 7 libici,[17]

del villaggio, che il rapporto di Cianferrana identifica semplicemente come Ali, sorpreso dall'accendersi del combattimento mentre si recava al lavoro. I feriti erano quattro militari italiani, tre dei quali della Regia Aeronautica, e sei libici, quanto ai due prigionieri erano Colicchia e il 1° aviere montatore Michele Scollo, catturato al campo di aviazione. Questi dettagli, insieme con altre informazioni che integrano i rapporti britannici, sono ricavati dalla relazione del tenente Cianferrana, riprodotta nella traduzione francese in R. H. RAINERO, *Il Sahara Italiano* op. cit., p. 323-324.

16 Si trattava del brigadiere Mariano Spina e del carabiniere Domenico Carbone, che furono presi a bordo degli automezzi della pattuglia "T". Il minuscolo presidio aveva ceduto le armi dopo una trattativa condotta con il capo del villaggio da uno dei due meharisti libici catturati poco prima di arrivare all'oasi.

17 Agli ordini del brigadiere dei carabinieri Michele Alemanno, la guarnigione del forte di Umm el-Araneb comprendeva un altro milite della Benemerita, 7 zaptié e 2 radiotelegrafisti, con 2 mitragliatrici oltre all'armamento individuale. L'accanita resistenza del piccolo presidio, che respinse reiterati inviti alla resa e alla fine obbligò gli uomini del LRDG a ritirarsi con qualche ferito, valse ad Alemanno la Medaglia d'Argento al Valor Militare (R. H. RAINERO, *Il Sahara Italiano* op. cit., p. 105-106). È da notare che Rainero, nella sua ben documentata ricostruzione delle vicende del Sahara Libico durante la Seconda guerra mondiale attribuisce sia l'attacco a Ummel-Araneb che a Gatrun ai francesi, mentre invece entrambe queste azioni furono condotte dagli uomini di Clayton (A. MOLINARI, *Desert Raiders: Axis and Allied Special Forces 1940-43*, Oxford, Osprey Publishing, 2007, p. 50-52; K. GROSS et al., *Incident at*

che già avvertito via radio della presenza nella regione di forze nemiche, riuscì a respingere l'attacco e a dare l'allarme, richiamando in azione la sezione Ghibli di Ghat. Decollati alle 14:20 da Ubari i due Ca.309 rientrarono però senza aver trovato nulla. Il livello di efficienza dei pur affidabili bimotori Caproni cominciava intanto a calare e il 13 gennaio le macchine disponibili erano solo 4, 2 a Hon e 2 a Ubari. Quel giorno la colonna del LRDG assalì anche il presidio di Gatrun, costituito da una dozzina di uomini agli ordini di un brigadiere dei carabinieri,[18] che riuscì a tenere a bada gli attaccanti finché questi, ripetutamente bersagliati dai Ghibli intervenuti sia nel tardo pomeriggio del 13 che al mattino del 14, si ritirarono velocemente verso sud scomparendo nelle profondità del deserto.

I rapporti di quei giorni consentono di ricostruire per sommi capi la sequenza degli interventi dell'aviazione sahariana. I due Ghibli decollati da Ubari alle 8:25 del 13 gennaio non avevano trovato traccia del nemico tra Umm el-Araneb, Zuila e Traghen, ma il velivolo del tenente Annibale Codegà, ripartito alle 17:00 quando era arrivata la notizia dell'attacco al presidio di Gatrun, era riuscito a localizzare e ad attaccare gli automezzi britannici, rientrando a Ubari alle 20:30. Il mattino seguente, ferma per manutenzione la sezione di Ubari, era intervenuta la sezione di Hon che, decollata alle 7:45, dopo essersi rifornita di carburante e spezzoni a Sebha, aveva attaccato un attendamento nei pressi di Gatrun.[19] Con il rapido ripiegamento delle pattuglie motorizzate britanniche svaniva anche l'ipotetica minaccia su Sebha che quel mattino aveva spinto il comandante della 13ª Divisione Aerea, generale Attilio Matricardi, a portarsi con un S.79 da Tripoli a Hon, decollando poi da qui alle 10:00 per una ricognizione offensiva sulla zona Sebha-Murzuch-Gatrun-Tegerhi. Nessuno dei fortini aveva però fatto segnalazioni, soltanto da Sebha era stato esposto un tranquillizzante "nulla da segnalare", e il trimotore, dopo essersi rifornito a Hon, era ripartito alle 17:10 per Tripoli.

Il l5 gennaio le due pattuglie del LRDG presero contatto ai pozzi di Tummo con i meharisti francesi, fortunosamente arrivati a quello sperduto punto di sosta con una marcia di oltre diciotto ore in mezzo a una tempesta di sabbia dopo

Gebel Sherif. In search of the first clash of the Special Forces 1941-2009, Kuno Gross, 2009, p. 34-35)

[18] A Gatrun, agli ordini del brigadiere dei carabinieri Florindo Giorda, si trovavano un carabiniere italiano, 10 carabinieri libici (zaptié), 2 radiotelegrafisti, con una dotazione di 2 mitragliatrici. Anche Giorda respinse con fermezza l'invito alla resa continuando con i suoi uomini a combattere fino a quando gli attaccanti non si ritirarono, e fu a sua volta decorato con la Medaglia d'Argento al Valor Militare. (Ivi, p. 107)

[19] «Due Ghibli reparto sahariano spezzonato attendamenti at 10 km Sud-Est Gatrun et rilevato pista partenza detta località diretta Sebha.» (AEROSQUADRA 5ª, *Relazione attività bellica reparti aerei dislocati in Tripolitania giorno 14 gennaio*, AUSSMA, telegramma 272 Op 39 del 16 gennaio 1941, AUSSMA, Rep. B-1/15)

aver mancato lo scopo di impadronirsi del fortino di Tegerhi, il più meridionale dei presidi italiani verso il Niger. La colonna Sarazac, composta da 4 ufficiali, 25 *tirailleurs* e 19 guide indigene con 69 cammelli, aveva lasciato l'avamposto di Zouar in Ciad il 23 dicembre e si era avvicinata al suo obiettivo con un lungo peregrinare di pozzo in pozzo, durante il quale alle difficoltà naturali si erano aggiunte quelle proposti ad arte dalle guide, tanto inclini a sbagliare direzione da alimentare più di un sospetto in merito alla loro fedeltà. Il piccolo presidio di Tegerhi, costituito dal brigadiere dei carabinieri Attilio Farnararo e da altri 11 uomini, un carabiniere, 8 zaptié libici e 2 radiotelegrafisti, era all'erta e aveva tenuto a bada i meharisti con i moschetti e le 2 mitragliatrici in dotazione.[20] Al termine di un inconcludente scambio di colpi durato dall'1:30 alle 3:30 del 13 gennaio, Sarazac non aveva potuto far altro che ordinare la ritirata.[21] Il disimpegno era stato però piuttosto laborioso e alle 8:30 del mattino il gruppo cammellato era stato individuato ancora ai margini dell'oasi dal Ghibli del tenente Gianello, decollato alle 7:35 da Ubari per portare aiuto al piccolo presidio. Fortunatamente per i meharisti l'attacco del bimotore era stato indirizzato sui cammelli al pascolo nella zona.

Nei giorni seguenti i Ghibli continuarono la loro ricerca, ma al di fuori dell'attendamento spezzonato e mitragliato una trentina di chilometri a sud di Gatrun il 15 gennaio, attendamento che con tutta probabilità nulla aveva a che fare con i meharisti francesi o con il LRDG, non vi furono altri contatti.[22] Il 15 gennaio l'arrivo a Hon dalla Mellaha di una sezione di 3 Ca.309 riportava a 8 il numero di questi velivoli a disposizione dell'aviazione sahariana e ulteriori rinforzi sarebbero arrivati nell'arco di una settimana. Alla data del 23 gennaio la situazione dei mezzi aerei vedeva infatti 7 Ghibli a Hon e 3 a Sebha, con 6 Ca.310 Libeccio a Brach.

---

[20] R. H. RAINERO, *Il Sahara Italiano* op. cit., p. 104-105.

[21] L'attacco al presidio di Tegerhi, forse perché rientrava nella visione più tradizionale delle operazioni coloniali, non destò una particolare attenzione, se non per la nazionalità e la provenienza degli attaccanti. Da Hon, sotto la data del 13 gennaio, il comando delle forze del Sahara Libico ne informò in questi termini il Comando delle Forze Armate in Africa Settentrionale: «Ad ore 8:30 di questa mattina posto Tegerhi comunica che attacchi respinti ma fortino è circondato da forze imprecisate. Il nemico appiedato, sembra che disponga di tromboncini, avendo lanciato entro il fortino bombe da duecento metri. Nessuna perdita».

[22] Anche di questa azione si trova puntualmente traccia nelle relazioni telegrafiche della 5ª Squadra Aerea: «Un Ghibli in ricognizione offensiva zone Gatrum-Tegerhi el Uigh Es Seghir habet spezzonato et mitragliato tende et cammelli at 30 chilometri Sud Gatrum. Fortino Tegerhi et Gatrum sono risultati abitati et tranquilli. Lungo itinerario non avvistate autoblindate» (AEROSQUADRA 5ª, *Relazione attività bellica reparti aerei dislocati in Tripolitania giorno 15 gennaio*, AUSSMA, telegramma 296 Op 39 del 16 gennaio 1941, AUSSMA, Rep. B-1/15).

Un Caproni Ca.309 Ghibli in un'immagine che permette di apprezzarne le caratteristiche "coloniali", con il robusto carrello d'atterraggio e le finestrature del muso intese a facilitare l'osservazione. (Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

Questa prima azione delle forze della Francia Libera, condotta secondo criteri tradizionali, era fallita sia perché il presidio di Tegerhi era stato messo in allarme dal tradimento di qualcuna delle guide, sia soprattutto perché la potenza di fuoco degli attaccanti, armati solo di fucili e bombe da fucile, si era dimostrata insufficiente. In seguito, nell'analizzare la condotta dell'operazione, Leclerc sarebbe arrivato alla conclusione che l'epoca delle incursioni dei meharisti era finita, che per aver ragione dei presidi italiani servivano armi pesanti, e che sulle guide si poteva fare scarso affidamento, in quanto per le popolazioni locali la guerra era una questione tra europei e poteva essere al più una fonte di guadagno.[23]

[23] D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne Leclerc* op. cit., p. 37.

Il combattimento del Gebel Sherif

Le pattuglie del LRDG reduci dal raid su Murzuch arrivarono a Zouar il mattino del 19 gennaio e di qui proseguirono per Faya-Largeau, raggiunta il 25. L'indomani Bagnold informò Leclerc che il comando britannico non poteva destinare altre forze a un'eventuale azione su Cufra, cosa di cui peraltro l'ufficiale francese non sembrò preoccuparsi più di tanto. Il breve ciclo operativo era stato tuttavia sufficiente a fargli apprezzare la ben maggiore capacità di manovra e la superiore potenza di fuoco delle pattuglie britanniche, convincendolo della necessità di impiegare in futuro solo forze motorizzate. Per Cufra Leclerc approntò quindi un reparto di formazione di 402 uomini, dei quali 301 indigeni, con 162 veicoli di vario tipo, soprattutto Bedford, Matford e Ford, inquadrati nella Compagnie Portée du RTST, nella 7e Compagnie du RTST e nel Groupe Nomade de l'Ennedi (GNE), con una sezione d'artiglieria ed elementi della sanità e dei servizi. Lasciata Faya-Largeau il 26 gennaio, in serata la colonna raggiunse il forte di Ounianga-Kebir e riprese il movimento il giorno 30 con un cammino tormentato da continui guasti meccanici.

Nel frattempo, mentre la pattuglia "G" sostava in riserva ai pozzi di Sarra, la pattuglia "T", guidata da Clayton, procedeva in avanscoperta precedendo di una giornata il grosso della colonna e il 30 gennaio si addentrava nel Gebel Sherif, un centinaio di chilometri a sud di Cufra. Accertata l'assenza di reparti italiani, Clayton decise di trasmettere immediatamente il suo rapporto e di rompere così il silenzio radio. Non era la prima volta che accadeva, già da qualche giorno la stazione radio dell'aeroporto di Cufra aveva intercettato e goniometrato trasmissioni localizzate a sud dell'oasi. Il 28 gennaio il Comando del Sahara Libico aveva quindi ordinato al capitano Francesco Mattioli di organizzare una colonna celere per esplorare la vasta zona desertica tra Cufra e Maaten Bisciara, e alle 15 di quello stesso giorno la colonna si era messa in moto con rotta sud-ovest.[24] Agli ordini del comandante della Compagnia Sahariana di Cufra, tenente Edoardo Capurro, comprendeva il tenente Ferruccio Minutillo e il sottotenente Gentile, 2 sottufficiali e 6 soldati italiani, 29 soldati libici e 3 avieri addetti a un radiogoniometro campale della Regia Aeronautica che integrava la stazione radio mobile in banda HF. I 43 uomini erano montati su un trattore leggero A.S.37 e 4 autocarri FIAT 634N, con un armamento costituito da 4 mitragliere da 20 mm montate sui FIAT, 2 mitragliatrici FIAT mod. 35, una mitragliatrice da 12,7 mm,

[24] Colonna Mobile Mattioli, *Relazione sul fatto d'armi del 31 gennaio 1941 - XIX*, del 2 febbraio 1941. Relazione firmta dal tenente Minutillo.

una da 7,7 mm e un fucile mitragliatore, in aggiunta ai 36 moschetti di dotazione individuale. Le scorte di acqua e viveri erano calcolate per 8 giorni, quelle di carburante per un'autonomia di 600 km.

La sera del 28 gennaio la colonna Capurro sostò per la notte con le misure di sicurezza previste nei pressi del Gebel Bueb e nei tre giorni seguenti, incrociando nella zona compresa fra Maaten Bisciara e Gueret et Debasc, si imbatté più volte in tracce recenti di automezzi e in latte di benzina vuote. Il pattugliamento era condotto in stretto coordinamento con i Ghibli della 26ª Squadriglia e durante le soste veniva regolarmente impiantato il radiogoniometro campale che continuava a rilevare nelle vicinanze la presenza di un'emittente sconosciuta. Alle 11:00 del 31 gennaio dal velivolo del sottotenente Orazio Rota in missione di ricognizione a sud-sud-ovest di Maaten Bisciara vennero avvistati 11 automezzi che procedevano con rotta 45°. Rota ne informò immediatamente sia Cufra che la colonna celere, in sosta a circa 65 km di distanza. Non appena appreso dell'avvistamento, Capurro guidò i suoi automezzi su una rotta opposta per 245° verso il Gebel Sherif, dove alle 11:30 la pattuglia del LRDG si era intanto fermata. I Ghibli continuavano la loro preziosa azione di sorveglianza e alle 15:30 il tenente Maccabruni segnalò con un messaggio che i veicoli nemici erano molto vicini, sparsi nei canaloni del Gebel Sherif dove avevano evidentemente cercato riparo per sfuggire alla ricognizione aerea.[25]

Guidata dal Ghibli di Maccabruni la colonna della sahariana si divise in due e, mentre il tenente Capurro con l'A.S.37 e un FIAT 634N entrava da nord nel canalone largo non più di trenta metri che attraversa con andamento nord-ovest/sud-est il Gebel Sherif, gli altri autocarri ne raggiungevano l'ingresso meridionale e vi entravano a loro volta. Ben presto gli italiani si imbatterono nei primi tre automezzi della pattuglia "T" che, defilati alla vista dalle asperità del terreno, la accolsero con un violento fuoco di armi automatiche da una distanza di 200 o 300 metri. Sotto le prime raffiche caddero il tenente Capurro e due libici, ma questo non fermò gli uomini della "sahariana" che, agli ordini del tenente Minutillo, si lanciarono con decisione nel combattimento. Mentre i libici mettevano piede a terra e prendevano posizione, da bordo degli automezzi gli artiglieri mettevano in azione le mitragliere da 20 mm, e gli specialisti e gli avieri azionavano le mitragliatrici. I colpi delle armi pesanti incendiarono l'autocarro

[25] Degli avvenimenti che seguirono, oltre alla relazione del tenente Minutillo della compagnia sahariana, esistono alcune ricostruzioni di fonte britannica, tutte peraltro discordanti fra loro in particolari anche di un certo rilievo, ragion per cui si è ritenuto opportuno seguire il racconto di Minutillo, integrato con la puntuale e dettagliata ricostruzione fatta sui luoghi dello scontro da Gross, Chiarvetto e O'Carroll, in un bel'esempio di studio condotto sia sui documenti, sia sul terreno. (K. GROSS et al., *Incident at Gebel Sherif. In search of the first clash of the Special Forces 1941-2009*, Kuno Gross, 2009)

Chevrolet T5 *Te Paki*, già immobilizzato da un guasto meccanico, e subito dopo il T6 *Te Aroha* e il T10 *Te Anau*. Nel frattempo gli altri automezzi dei neozelandesi, riparati in un canalone trasversale, erano riusciti a guadagnare il campo aperto e si stavano allontanando a tutta velocità, in parte verso sud e in parte prima verso est e poi verso sud, nel tentativo di rompere il contatto. Dall'inizio del combattimento, alle 15:35, non era passato neppure un quarto d'ora.

Da Cufra, con il velivolo del capitano Mario Moreschini, era intanto arrivato Mattioli che, atterrando in prossimità dei suoi automezzi, prese il comando delle operazioni. Mentre il Ghibli di Moreschini e quello del sergente maggiore Celesia provvedevano allo sgombero dei feriti, un altro Ghibli della 26ª Squadriglia, pilotato dal sottotenente Rota, cercava di ristabilire il contatto con gli autocarri Chevrolet in fuga che, più veloci dei FIAT, guadagnavano rapidamente terreno. Il bimotore localizzò a qualche chilometro di distanza la Ford V8 *Te Rangi* del maggiore Clayton e l'autocarro radio della pattuglia "T", che si erano attardati nel tentativo di recuperare gli equipaggi dei veicoli incendiati, e, pur non riuscendo a immobilizzarli con le armi di bordo, ne rallentò la corsa e potè mettere sulle loro tracce gli automezzi della "sahariana". Questa seconda fase del combattimento si concluse a ovest di Maaten Bisciara con la cattura della Ford V8, immobilizzata da un colpo di mitragliera da 20 mm. Furono così fatti prigionieri il maggiore Clayton, ferito a un braccio, e due graduati neozelandesi. Alle 19:00 la "sahariana" lasciò il terreno dello scontro portando a rimorchio la *Te Rangi* e alle 4:00 del mattino del 1° febbraio rientrò a Cufra. La marcia notturna, condotta col solo ausilio della bussola e rallentata non solo dall'oscurità ma anche dalle difficoltà del rimorchio della Ford, aveva richiesto quasi dieci ore. Quanto restava della pattuglia "T" si ricongiunse ai pozzi di Sarra con la pattuglia "G" e con l'avanguardia della colonna Leclerc. I britannici uscirono a questo punto di scena e il 4 febbraio si mossero per rientrare al Cairo dove arrivarono il giorno 9, dopo aver accertato che nella zona di Auenat non c'erano reparti italiani. Rimase con i francesi il tenente Kennedy Shaw, con tre uomini e la camionetta Ford *Te Manuka*, come esperto di navigazione nel deserto.

Nel combattimento la Compagnia Sahariana Cufra aveva avuto 3 morti, il tenente Capurro e 2 ascari libici, e 2 feriti, un sottufficiale radiotelegrafista e un graduato autiere, e aveva dovuto abbandonare un autocarro FIAT colpito nella prima fase dello scontro. Le perdite avversarie erano quantificate in quattro morti e altrettanti dispersi, ma in realtà nelle file britanniche c'era stato un solo caduto e i quattro dispersi, costretti ad abbandonare il loro veicolo danneggiato, furono raccolti il 10 febbraio, oltre i pozzi di Sarra, dagli uomini di Leclerc di rientro da una ricognizione a Cufra. I quattro avevano camminato per oltre 300 chilometri quasi senza viveri e con pochissima acqua ed erano allo stremo delle forze, tanto che uno di loro morì poco dopo. Con il gruppetto c'era inizialmente

anche uno dei due prigionieri di Traghen, il carabiniere Carboni, che però se ne era presto allontanato, preferendo tentare la sorte da solo, e il 5 febbraio era stato fortunosamente trovato e tratto in salvo dal Ghibli del sottotenente Rota.

Degli altri tre prigionieri al seguito della pattuglia "T", durante il combattimento era stato liberato il 1° aviere Scollo catturato a Murzuch, era rimasto ucciso l'ufficiale postale Colicchia e sarebbe invece morto a Cufra il brigadiere Spina, l'altro prigioniero di Traghen. Di lui Mattioli volle segnalare nel suo rapporto come, benché ferito gravemente da cinque pallottole di mitragliatrice, si fosse preoccupato fino all'ultimo di fornire tutte le informazioni possibili in merito alla colonna britannica e alla spedizione contro Cufra che si stava preparando. Quanto al materiale, a fronte del FIAT abbandonato, la "sahariana" poteva elencare tre autocarri Chevrolet distrutti e l'autovettura Ford catturata, insieme a una mitragliatrice Vickers, due Lewis, tre fucili, un tromboncino lanciagranate, una cassa di bombe a mano, una scatola di detonatori, un teodolite, carte topografiche e documenti.

L'esito dello scontro di Gebel Sherif sembrava confermare tutti i timori suscitati in Clayton dall'incontro con Lorenzini al Gebel Auenat nell'ormai lontano 1932. L'organizzazione "sahariana" degli italiani si era dimostrata efficace, con una combinazione di automezzi armati e velivoli da ricognizione e bombardamento leggero in grado di sfruttare al meglio l'attività di sorveglianza elettronica per ingaggiare e contrastare con efficacia gli incursori del LRDG, pur montati su veicoli di prestazioni superiori. Per poter essere efficace, una tale organizzazione richiedeva però che tutti i suoi elementi rendessero al meglio delle loro possibilità, e che l'azione di comando fosse improntata alla massima determinazione e fondata su una buona conoscenza del proprio strumento operativo, delle probabili caratteristiche dell'avversario e della natura dell'ambiente. Al Gebel Sherif questo si era verificato, ma non era un fatto scontato e l'immediato futuro stava per dimostrarlo.

Dai documenti venuti in loro possesso, come pure dalle dichiarazioni dei neozelandesi catturati e dei prigionieri liberati, i comandi italiani si fecero un'idea piuttosto chiara della situazione, così come emerge da un telegramma inviato dal maresciallo Rodolfo Graziani al Comando Supremo il 2 febbraio 1941. Dopo aver brevemente ricapitolato gli avvenimenti, il comandante delle forze italiane in Africa Settentrionale ne dava un'interpretazione in cui all'apprezzamento della situazione militare si accompagnava la convinzione che l'avversario cercasse di riaccendere la ribellione:

> Da quanto sopra rilevato: 1°) su precedente incursione Murzuch hanno operato elementi francesi et inglesi riuniti di cui comandanti sono: uno morto at Murzuch (Ten. Colonnello d'Ornano) et uno prigioniero (Maggiore Clayton).

2°) che le due azioni sono collegate attraverso migliaia di chilometri di deserto mediante impiego automezzi che a detta nostro specialista liberato hanno autonomia tremila chilometri et venti giornate acqua. Scopo azione concomitante [...] nostri territori del sud libico tende at provocare ribellione generale, con rientro di un rappresentante della Senussia at Cufra e di un Abdulgelil Seif-en-Nasser nel Fezzan.[26]

La pattuglia "T" del Long Range Desert Group. (g.c. Filippo Cappellano)

Se in queste parole si può leggere un'inconfessata ammirazione per le capacità organizzative dell'avversario, è ben più evidente la preoccupazione per possibili iniziative destabilizzanti in regioni pacificate soltanto da un decennio. Il comportamento dei soldati libici era stato esemplare, come sottolineavano tutti i rapporti, e anche l'atteggiamento delle popolazioni non aveva dato particolari motivi di preoccupazione, ma il riaccendersi di una guerriglia "di importazione" non era da escludersi. Si spiegano anche così l'intensa attività di ricognizione dei Ghibli e la decisione di evacuare i civili italiani verso Tripoli. Graziani, vecchio soldato coloniale, era particolarmente sensibile a questi temi ed era un altrettanto convinto assertore del valore del mezzo aereo per il controllo dei territori desertici. Con lo stesso messaggio informava quindi Roma di aver disposto il trasferimento immediato a Cufra di tre velivoli da bombardamento S.81 che,

[26] SUPERCOMANDO A.S.I., telegramma 01/1415/OP-1 del 2 febbraio 1941, AUSSME, Avvenimenti nel Sahara Libico, b.16, f.1.

sfruttando l'organizzazione a suo tempo impiantata nell'oasi per i collegamenti con l'Africa Orientale, avrebbero potuto contribuire efficacemente a sventare un eventuale attacco colpendo le forze avversarie durante la fase di avvicinamento. Purtroppo la situazione della Regia Aeronautica non era in quel momento tale da renderlo possibile, e il singolo trimotore arrivato a Hon il 3 febbraio vi sarebbe stato bloccato dal vento del deserto, che ne danneggiò piani di coda e alettoni mentre era parcheggiato all'aperto.[27]

[27] Soltanto il 24 febbraio vi sarebbero stati a Hon 3 S.81, troppo tardi per incidere sul corso degli eventi. Con questi velivoli, dopo il loro trasferimento a Brach, e con 2 Ca.309, si sarebbe costituita su quel campo la 103ª Squadriglia agli ordini del capitano Antonio Rinaldo (Diario Storico 103ª Squadriglia Sahariana, anno 1941, AUSSMA, Diari storici 2ª Guerra Mondiale, Rep. 448).

La prima incursione su Cufra

Con lo scontro del 31 gennaio l'effetto sorpresa era svanito, ma Leclerc, in una riunione tenuta il 5 febbraio ai pozzi di Sarra, decise di procedere comunque, pur posticipando l'inizio dell'operazione. Fece quindi arretrare il grosso del dispositivo verso Tekkro, oltre il confine, lasciando un piccolo distaccamento a Sarra per sorvegliare un deposito di benzina e predisporvi un campo di fortuna. Inoltre, per rendersi conto di persona della situazione, quel mattino stesso partì per Cufra alla testa di una colonna esplorante composta da 47 uomini con 14 automezzi.[28] La sera del 7 febbraio li trovò attestati tra le palme dell'oasi di El Zurgh, a 7 chilometri dal forte di Et Tag. La colonna era stata sorvolata nel pomeriggio da un Ghibli ma apparentemente l'avvistamento non aveva suscitato alcuna reazione, il che diede a Leclerc la convinzione di avere di fronte un avversario poco combattivo contro il quale era opportuno agire al più presto e con la massima decisione.

Il 4 febbraio il tenente colonnello Michele Leo, all'epoca comandante del settore militare del Sahara Libico, aveva ordinato a Mattioli di riattivare la sua colonna celere al duplice scopo di contrastare eventuali infiltrazioni di nuclei meccanizzati nell'area di Cufra, con la cooperazione della 26ª Squadriglia, e di assicurare la difesa dell'aeroporto, da dove il piccolo distaccamento già incaricato di assicurarne la protezione era stato ritirato per rafforzare la sistemazione difensiva di Et Tag. Componevano la colonna, oltre al capitano Mattioli, il tenente Minutillo e i sottotenenti Panebianco e De Marinis, 6 sottufficiali, 18 uomini di truppa nazionali e 50 libici, con 4 FIAT 634N, 10 A.S.37 e la Ford catturata pochi giorni prima. L'armamento era costituito da 4 mitragliere da 20 mm, 5 mitragliatrici FIAT mod. 35, 4 mitragliatrici da 12,7 mm e 6 da 7,7 mm, oltre alle armi individuali, con una disponibilità di due giornate di fuoco per le mitragliere e le mitragliatrici FIAT mod. 35 e una per le altre armi. L'acqua doveva bastare per 8 giorni, i viveri per tutto il mese di febbraio e il carburante era stato calcolato per 600 chilometri.[29]

Fino al 7 febbraio la colonna celere aveva sostato con le misure di sicurezza nei

---

[28] Il piccolo reparto di formazione era costituito da due plotoni della forza di 20 uomini ciascuno della Compagnie Portée du RTST, dai quattro uomini della pattuglia del LRDG del tenente Kennedy Shaw e da due ufficiali dello stato maggiore di Leclerc (D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne Leclerc* op. cit., p. 54-56).

[29] Colonna Mobile Mattioli, *Relazione sul fatto d'armi del 7 febbraio 1941 - XIX*, del 10 febbraio 1941, AUSSME, Diario Storico Comando Truppe Sahara Libico.

pressi dell'aeroporto, mentre la ricognizione aerea, molto ostacolata dalle nuvole di sabbia, non trovava alcuna traccia del nemico lungo la direttrice Cufra-Maaten Sarra. Quel pomeriggio, alle 16:00, un Ghibli aveva però scoperto nei pressi di Gara Tuila una colonna di una ventina di automezzi che procedeva con rotta 45°. La notizia dell'avvistamento, al contrario di quanto supposto da Leclerc, non era stata affatto ignorata. Leo aveva infatti ordinato a Mattioli di portarsi celermente nell'oasi di Zurgh per sbarrare la via più diretta per Cufra, e alle 18 la colonna, divisa in due sezioni, prese posizione in quella località, fronte a sud-est. Dalle 20:30 fino alle 4:00 antimeridiane del giorno 8 fu sentito a intervalli il rombo di motori, ma il terreno difficile e l'oscurità non permisero di intervenire, tanto più che non si riusciva a stabilire posizione e direzione di marcia di quegli automezzi. Alle ore 4:15 la colonna nemica, costituita da macchine più leggere e veloci di quelle italiane, fu vista passare fra le oasi di Zurgh e Tallabe e dirigere verso l'aeroporto.

Arrivato all'oasi principale Leclerc, dopo aver affidato il comando al capitano Pierre de Rennepont, organizzò tre pattuglie appiedate, la prima di 27 uomini, guidata dal capitano André Geoffroy, la seconda di 5, alla cui testa ci era il tenente Michel Arnaud, e la terza di 7, comandata da lui stesso, con il compito di esplorare rispettivamente il villaggio di El Giof, il palmeto tra questo e il forte, e la pista per il campo di aviazione. Mentre la pattuglia ai suoi ordini accertava che la via dell'aeroporto era libera, la pattuglia Geoffroy, dopo aver ispezionato il villaggio senza trovare nulla, si imbatteva nella tenda di un posto di ascolto distruggendo l'apparecchiatura e catturando il sottufficiale radiogoniometrista. La pattuglia Arnaud, seguendo delle tracce nella sabbia, arrivava alla casa di un indigeno dal quale i francesi si fecero portare dal capo villaggio. Un messaggio di Bey Ahmed, uno dei capi della senussia, e un po' di denaro bastarono per avere la conferma che la guarnigione era in allarme e asserragliata nel forte.

In questo contesto Leclerc, certo ormai di avere l'iniziativa, decise di agire prima dell'alba. Lui stesso, con una pattuglia motorizzata agli ordini del capitano de Guillebon con tre autocarri Bedford e la camionetta del LRDG, avrebbe attaccato l'aeroporto, mentre de Rennepont, con il resto della colonna, si sarebbe tenuto pronto a intervenire a un segnale convenuto. Dopo un cauto avvicinamento a fari spenti, la pattuglia Leclerc-de Guillebon irruppe sul terreno del campo di aviazione dove distrusse due Ca.309, ma in fase di disimpegno la camionetta *Te Manuka* del LRDG urtò una roccia affiorante e con il carter sfondato venne abbandonata e data alle fiamme. A questo punto il lancio di un razzo verde fece entrare in azione un paio di mitragliatrici, ma un razzo verde era anche il segnale stabilito per l'intervento dello scaglione di sostegno che irruppe a sua volta sulla scena. Leclerc, contrariato per il caos che ne seguì, e preoccupato per l'arrivo della colonna Mattioli di cui era stato segnalato l'avvicinarsi, ordinò di

ripiegare. Nella manovra, a causa dell'oscurità e del terreno accidentato, i veicoli si dispersero dirigendosi a tutta velocità e con i fari accesi verso Gara Tuila per portarsi al più presto fuori tiro. Malgrado fossero quasi al limite di portata, la "sahariana" aprì immediatamente il fuoco al che i francesi spensero i fari e risposero sparando qualche raffica di mitragliatrice, senza fermarsi e accelerando anzi la corsa. Sul terreno rimase in fiamme la camionetta del LRDG, di cui nel suo rapporto Mattioli scriverà che era stata colpita da granate contraeree da 20 mm a una distanza di oltre 2000 metri e che aveva preso fuoco perché carica di benzina, una versione non in linea con quella francese.[30]

Sparpagliata e in rapido movimento, nella sua ritirata la colonna Leclerc non fu un bersaglio facile per i tre Ghibli che la attaccarono più volte durante la giornata dell'8 febbraio, ma due automezzi furono comunque colpiti e distrutti, con un ufficiale gravemente ferito, il tenente Arnaud, a cui fu necessario amputare sul posto un braccio, e un morto e tre feriti tra i senegalesi.[31] Il mattino del giorno 9 la colonna arrivò ai pozzi di Sarra, dopo aver incendiato il FIAT 634N abbandonato a Gebel Sherif pochi giorni prima dalla Compagnia Sahariana di Cufra. Non lontano dal relitto gli uomini di Leclerc seppellirono poi i due caduti dello scontro del 31 gennaio rimasti sul campo, il caporale neozelandese Rex Beech e l'ufficiale postale di Murzuch, Colicchia, rendendo a entrambi gli onori militari.[32]

---

[30] Colonna Mobile Mattioli, *Relazione sul fatto d'armi del 7 febbraio 1941 - XIX*, del 10 febbraio 1941, AUSSME, Diario Storico Comando Truppe Sahara Libico. I rapporti italiani sottolineano come il rapido disimpegno degli attaccanti sia stato causato dalla reazione della colonna Mattioli.

[31] L'esito di questi attacchi fu correttamente valutato dagli aviatori italiani. Alla data dell'8 febbraio 1941 un dispaccio del Comando Forze Armate in Africa Settentrionale spedito alla mezzanotte ed indirizzato al Comando Supremo recita in proposito: «Nostri Ghibli avvistati oltre 20 automezzi nemici ad 80 km sud Cufra li hanno efficacemente mitragliati e spezzonati inutilizzandone almeno due» (01/1562/OP-1 dell'8 febbraio 1941, AUSSME, Rep. I-4, b. 16, f. 2, Presidi di Cufra e del Fezzan dal 12 gennaio al 18 febbraio 1941).

[32] K. GROSS et al., *Incident at Gebel Sherif* op. cit., p. 108. Nel novembre del 2006 i tre autori hanno visitato i luoghi del combattimento, ritrovando i resti dei quattro automezzi distrutti e le tracce delle due sepolture.

Autocarri Sahariani A.S.37 in sosta a un posto di rifornimento. (AUSSME)

La resa di Cufra

Sempre più convinto dell'opportunità di far presto, per sfruttare anche gli effetti indiretti della travolgente avanzata delle forze britanniche in Cirenaica, il 16 febbraio Leclerc lasciò Tekkro arrivando in serata ancora una volta ai pozzi di Sarra, ultimo punto d'acqua lungo la pista per Cufra. I pozzi erano stati ostruiti dagli italiani e soltanto grazie all'esperienza di alcuni vecchi "coloniali" fu possibile rimetterli in uso. Risolto così il problema dell'acqua, l'indomani Leclerc affidò al maggiore Louis Dio il comando della colonna e presa con sé la Compagnie Portée puntò su Cufra, dove arrivò nella tarda mattinata del 18 febbraio. La guarnigione, che data l'assenza di Mattioli e di Moreschini, comandante titolare del presidio, era agli ordini dell'ufficiale più anziano presente, capitano Michele Colonna, era composta da due compagnie mitraglieri da posizione, la 59ª del tenente Luigi Menozzi e la 60ª del capitano Colonna, da una batteria sahariana di mitragliere da 20 mm su due sezioni e da elementi del comando di presidio. In tutto si trattava di poco più di trecento uomini, per la maggior parte libici, con una discreta dotazione di armi automatiche. Non disponevano però di armi di calibro superiore al 20 mm e, asserragliati nel forte, non potevano proporre una reazione che andasse oltre la difesa della cinta muraria e delle due antistanti posizioni di resistenza costituite da nidi di mitragliatrice e concepite per imporre altrettante successive battute d'arresto all'attaccante per ritardare l'assalto finale.[33]

Era un atteggiamento che rifletteva un morale vacillante, scosso dalle notizie che davano le forze britanniche ai confini della Tripolitania e dalle voci, diffuse anche tra la popolazione dell'oasi, di un'imminente evacuazione. In questo scenario il solo motivo di preoccupazione per Leclerc era la compagnia sahariana del maggiore Mattioli, sufficientemente mobile e bene armata soprattutto in virtù dei suoi 4 autocarri FIAT 634 con mitragliera da 20 mm.[34] A limitarne la capacità d'azione erano però le scorte di munizioni e in misura minore di benzina, invariate rispetto al 7 febbraio, mentre le scorte d'acqua erano scese da 8 a 5 giorni. In tutto il settore sahariano si registrava poi una carenza di benzina

[33] La guarnigione di Cufra contava in tutto 323 uomini, dei quali 11 ufficiali, 18 sottufficiali, 22 graduati e soldati italiani, 272 graduati e soldati libici, con 18 mitragliatrici Schwarzlose mod. 07/12 da 8 mm, 21 mitragliatrici mod. 35, 3 mitragliatrici SAFAT da 12,7 mm, 4 mitragliere da 20 mm.

[34] La forza della colonna Mattioli, invariata nell'armamento e nella dotazione di automezzi, era nell'occasione di 4 ufficiali (Mattioli, il tenente Minutillo, i sottotenenti Panebianco e De Marinis), 6 sottufficiali, 13 graduati e soldati italiani, 51 graduati e soldati libici.

avio che impediva l'attività di ricognizione aerea a largo raggio necessaria per un efficace impiego dei reparti mobili.

Dopo il fatto d'armi del 7 febbraio la colonna Mattioli aveva preso posizione a cavallo della rotabile Buema-Et Tag, a breve distanza dalla ridotta e fronte alla moschea, per rafforzare con le sue armi automatiche la difesa di Cufra e sbarrare la strada a elementi motorizzati che avessero tentato di infiltrarsi nell'oasi. Il dispositivo di sicurezza così predisposto era però fortemente penalizzato dall'insufficiente attività esplorativa, e questo nonostante il 10 febbraio l'Aviazione Sahariana avesse aggiunto altri 5 Ghibli, agli 11 già a sua disposizione insieme a 6 Libeccio e all'S.81 arrivato a Hon il 3 febbraio. Il trimotore aveva effettuato la prima sortita operativa il giorno 11, con una ricognizione nella zona di Murzuch conclusa con un atterraggio sul campo di Brach, secondo una modalità operativa tipica dell'aviazione sahariana che sfruttava la rete di campi di appoggio allestiti a ridosso delle oasi. L'eccessiva fiducia nelle possibilità della ricognizione aerea, un atteggiamento molto diffuso e ispirato dall'esperienza degli anni della riconquista, finiva con il condizionare l'iniziativa dei comandanti.

Da Cufra intanto continuava a operare il distaccamento della 26ª Squadriglia con 3 Ghibli, rinforzato il 17 febbraio da altri 3 arrivati da Hon insieme all'S.81. Il 15 febbraio lo stesso comandante del settore militare del Sahara Libico, tenente colonnello Leo, aveva effettuato un volo di ricognizione sulla zona compresa tra Maaten Bisciara e Gebel Auenat senza notare nulla. La scena si era invece animata l'indomani, quando al pozzo di Maaten Sarra erano state avvistate e spezzonate 5 "macchine leggere". La colonna Mattioli si era quindi spostata a Buema, mentre il 17 febbraio la ricognizione aerea segnalava e spezzonava, apparentemente senza esito, 7 automezzi in sosta a Maaten Sarra e altri 18 in movimento in direzione nord/nord-est. La distanza e l'esiguità delle scorte di carburante, insieme con la maggiore velocità dei mezzi avversari, fecero scartare l'ipotesi di impegnare la colonna Mattioli in un incerto tentativo di intercettazione, ma i movimenti dei reparti motorizzati in avvicinamento continuarono a essere seguiti con attenzione. Il mattino del 18 febbraio il capitano Moreschini segnalò la presenza di una ventina di automezzi nel Gebel el-Zurg e di altri 35 presso il Gebel el-Buebn. Per fronteggiare quello che sembrava essere un attacco da più direttrici, la compagnia sahariana si schierò quindi fronte a sud, sei chilometri a nord della ridotta di Et Tag.

Nel frattempo la colonna motorizzata francese aggirava da nord-est, tenendosi a debita distanza, il villaggio di El Giof, nell'intento di prendere alle spalle e di sorpresa la colonna Mattioli qualora fosse stata in agguato nel palmeto. Era passato da mezzora il mezzogiorno quando da dietro una piega del terreno apparvero

alla vista gli automezzi della "sahariana" e Leclerc, che oltre alla sua vettura poteva disporre di 12 autocarri Bedford, con 7 ufficiali, 19 sottufficiali e graduati francesi, 16 tiratori senegalesi, 2 cannoni da 37 mm, 2 mitragliatrici Hotchkiss da 8 mm, 20 fucili mitragliatori, ordinò al plotone del capitano de Rennepont (alias Pierre de Hauteclocque) di impegnare frontalmente l'avversario e al plotone del capitano André Geoffroy di aggirarlo sulla sinistra. I "sahariani" colpirono e incendiarono con le loro mitragliere 2 Bedford, ma il loro contrattacco fu arrestato dall'entrata in azione del cannone da 37 mm del plotone Geoffroy, il cui tiro era diretto dallo stesso Leclerc, che li obbligò a defilarsi tra le ondulazioni del terreno mentre sulla loro destra si profilava un secondo tentativo di aggiramento, questa volta da parte del plotone de Rennepont. Per togliersi da questa scomoda situazione la "sahariana" si ritirò in direzione nord-ovest, mentre la Compagnie Portée prendeva posizione a nord-est del forte di Et Tag.

Nonostante il successivo intervento di un solitario Ghibli che ne spezzonò senza risultato le posizioni, l'equilibrio si era ormai rotto in favore degli attaccanti che continuavano a mantenere l'iniziativa. Verso le 13:00 fu infatti avvistata verso nord, alle spalle del nuovo schieramento della "sahariana", una colonna di 18 automezzi in apparenza diretta verso l'aeroporto. Mattioli ordinò subito di aprire il fuoco al che l'avversario rispose ponendosi al riparo per poi passare all'attacco. Nuclei di fucilieri scesi dagli automezzi, alternando il movimento al fuoco dei fucili mitragliatori, tentarono di avvolgere l'ala destra della "sahariana" che, serrata sempre più da vicino anche sul fronte, ruppe il contatto ripiegando verso sud-ovest di un paio di chilometri. La manovra non ebbe però l'effetto sperato e il combattimento si riaccese subito in una situazione che vedeva gli automezzi italiani, ripetutamente inquadrati dal fuoco dei 37 mm, costretti a spostarsi di continuo. Questa fase dello scontro durò una mezzora, finché, poco dopo le 16, i francesi si allontanarono verso l'oasi lasciando la "sahariana" attestata a sud-ovest di Hauuari. Le perdite si limitavano a un A.S.37 e a un paio di feriti, per cui la colonna Mattioli conservava una buona capacità operativa che il suo comandante intendeva sfruttare il mattino dopo, una volta avuto dalla ricognizione aerea un quadro aggiornato della situazione.[35]

All'alba del 19 febbraio 5 automezzi furono localizzati nell'oasi di Cufra, posizionati in modo da controllarne le vie d'accesso, e altri 12 a sud-ovest di Hauuari. I Ghibli della 26ª Squadriglia e l'S.81, operando dal campo sussidiario

[35] In questi scontri, condotti in modo manovrato, le perdite della colonna Mattioli furono piuttosto lievi, con un soldato libico ucciso, un autiere italiano e un soldato libico feriti in modo non grave e avviati subito verso la ridotta con un trattore A.S.37 parzialmente inefficiente e guidato dallo stesso autiere ferito. È con tutta probabilità questo l'automezzo catturato dal plotone de Rennepont di cui parlano fonti francesi (D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne Leclerc* op. cit., p. 58).

di Tazerbo, li spezzonarono e mitragliarono a bassa quota concentrando i loro attacchi soprattutto sui più vicini al forte, appartenenti al plotone Geoffroy, senza con questo riuscire ad agevolare il ritorno offensivo della "sahariana". L'intervento dei velivoli, oltre a essere di per sé poco efficace, non fu infatti coordinato con quello della colonna mobile che alle 8 attaccò con decisione le 12 macchine del plotone de Rennepont schierate a sbarramento delle provenienze da Hauuari. Il rombo dei motori fece però venir meno l'effetto sorpresa e i francesi poterono quindi fronteggiare l'attacco con il fuoco preciso e concentrato delle armi automatiche e soprattutto del pezzo controcarro da 37 mm.

Gli automezzi della "sahariana" passarono subito dalla formazione di marcia a quella di combattimento mentre gli equipaggi rispondevano al fuoco, ma l'attacco perse così di slancio e di questa battuta d'arresto i veicoli francesi e i loro nuclei di tiratori a terra approfittarono per ripiegare verso un risalto del terreno distante circa 150 metri. A questo primo sbalzo all'indietro ne seguì un secondo di una cinquantina di metri sotto la copertura delle armi di reparto appostate a terra, in un contesto sempre più sfavorevole per la "sahariana" che, con le armi a bordo degli automezzi, offriva un bersaglio maggiore. Il combattimento, contrassegnato dai tentavi delle macchine italiane di serrare le distanze, si protrasse per un'ora e mezza con scarsi risultati, e ancora una volta fu interrotto dal pronunciarsi di un movimento aggirante. Tre automezzi francesi apparvero infatti sul fianco sinistro della colonna Mattioli che, dopo aver fronteggiato in un primo tempo anche questa minaccia, alle 10:00 si allontanò verso nord. A imporre la ritirata furono i danni alle macchine, quasi tutte colpite più volte, e l'esaurirsi delle munizioni.[36]

Con l'allontanamento della "sahariana" la sorte del forte di Et Tag era segnata. Veniva infatti meno ogni possibilità di reazione dinamica, anche perché a Tazerbo, dove si era ritirata la colonna Mattioli e si era rischierata la 26ª Squadriglia, abbandonato l'ormai indifeso campo di Cufra, non c'erano scorte di carburante. La situazione generale era tale da non lasciare sperare nell'arrivo di rinforzi e sul piano locale, per quanto le armi pesanti a disposizione di Leclerc si limitassero a un cannone da montagna da 75 mm e un mortaio da 81 mm, a questa potenza di fuoco la guarnigione poteva contrapporre solo le sue 4 mitragliere Breda da 20 mm. Alla risolutezza iniziale, testimoniata dai messaggi radio dei primi giorni, subentrò così una sensazione di impotenza diventata ancora più acuta il 25 febbraio, quando l'arrivo sull'aeroporto dell'oasi di due Lysander e di un Potez 29 fece temere la possibilità di bombardamenti aerei.

[36] Colonna Mobile Mattioli, *Relazione sullo scontro del 18-19 febbraio 1941 – XIX*, 2 marzo 1941, AUSSME, Diario Storico Comando Truppe Sahara Libico.

Non era una preoccupazione infondata: già il 1° febbraio Leclerc aveva trasferito il Groupe Reservé de Bombardement n° 1 (GRB 1) con i suoi Bristol Blenheim da Fort Lamy a Ounianga con l'ordine di attaccare quotidianamente le installazioni militari dell'oasi. La prima di queste azioni era stata eseguita nella tarda mattinata del giorno 2 da 5 bimotori, senza ottenere risultati significativi, e le condizioni atmosferiche ne avevano permesso la ripetizione soltanto il 5 febbraio, quando dei 4 bombardieri impegnati uno solo era arrivato su Cufra. A dominare la scena erano l'inesperienza degli equipaggi e la loro mancanza di familiarità con l'ambiente del deserto: il Blenheim arrivato su Cufra smarrì la rotta e concluse la missione con un rovinoso atterraggio fuori campo a nord di Tekkro, degli altri tre uno atterrò con i serbatoi quasi vuoti nei pressi dell'avamposto di Gouro, a oltre cento chilometri da Ounianga, e un secondo si perse nel deserto dove sarebbe stato ritrovato soltanto nel 1959 con i resti dei tre uomini di equipaggio.[37]

Queste perdite, e il perdurare di condizioni atmosferiche difficili imposero una certa cautela e il GRB 1 tornò su Cufra soltanto il 10 febbraio, con 5 velivoli, mentre un sesto rientrò anticipatamente per problemi ai motori. Il bombardamento non ottenne alcun risultato pratico dal momento che nessuna bomba cadde nel perimetro del forte e ancor più negativo fu l'esito dell'analogo tentativo fatto il 28 febbraio da un Bristol Bombay del N. 216 Squadron della Royal Air Force, distaccato a Ounianga a supporto delle forze della Francia Libera. Il bombardiere non trovò l'obiettivo, ed esaurita l'autonomia dovette scendere nel deserto, 150 chilometri a est di Auenat, dove fu poi rintracciato e soccorso grazie alle sue trasmissioni radio. Il GRB 1, rimasto con 7 Blenheim efficienti degli 11 disponibili all'inizio di febbraio, rientrò a Fort Lamy il 12 marzo, lasciando in zona alcuni Westland Lysander e un biplano monomotore da trasporto Potez 29 con compiti di collegamento e di ricognizione. Erano state queste macchine, anch'esse inquadrate nel GRB 1, a rischierarsi a Cufra il 25 febbraio per alleviare con le loro sia pur limitate capacità di trasporto il problema logistico e soddisfare le esigenze di ricognizione a breve e medio raggio.

Se le forze aeree della Francia Libera ebbero un impatto modesto in questo ciclo operativo, ma comunque sufficiente ad alimentare l'insicurezza dei difensori dell'oasi, anche il concorso dell'aviazione sahariana fu piuttosto limitato, pur potendo contare su una ben maggiore esperienza dei suoi equipaggi, e questo

[37] D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne* op. cit., p. 117. Non era questo il primo Bristol Blenheim del GRB 1 perduto nel deserto. Il 28 dicembre, al rientro della prima e unica missione di ricognizione su Cufra, eseguita in coppia con un altro bimotore dello stesso tipo, un Blenheim era stato costretto dall'esaurimento del carburante a scendere in territorio libico, dove i suoi tre uomini di equipaggio erano stati trovati ancora vivi e fatti prigionieri da una pattuglia della Compagnia Sahariana di Cufra.

perché alle condizioni atmosferiche non certo favorevoli si aggiunse la nota carenza di carburante. La mattina del 21 febbraio 2 S.81 appena arrivati a Hon da Tripoli erano decollati alla volta di Cufra, ma erano stati costretti a rientrare da problemi tecnici, mentre la mancanza di benzina avio bloccava a terra i 7 Ghibli e il trimotore S.81 ancora a Tazerbo. Quest'ultimo poté rientrare a Hon il 22 febbraio, e una sorta di ponte aereo organizzato con l'impiego di un S.75, arrivato appositamente il 21 da Tripoli, consentì di recuperare il resto del dispositivo aeroterrestre. Dopo aver rifornito il 22 febbraio a Tazerbo la colonna Mattioli, che poté così proseguire per Zella, e aver trasportato nel volo di ritorno un plotone di ascari, l'indomani il trimotore portò a Tazerbo la benzina necessaria a permettere il rientro dei Ghibli, avvenuto tra il 24 e il 25 febbraio con qualche peripezia, data la necessità per un paio di bimotori di un ulteriore rifornimento in pieno deserto.

Con il trascorrere dei giorni l'atteggiamento della guarnigione di Et Tag si fece se possibile ancora più passivo, e la richiesta di tregua avanzata il pomeriggio del 28 febbraio per mettere al sicuro i feriti diede a Leclerc la certezza che il morale degli italiani stava cedendo. Il cannoneggiamento proseguì, seppure in modo discontinuo, e il 1° marzo il forte capitolò, non certo a causa delle perdite, in tutto 3 libici morti e 4 feriti, ma piuttosto per la convinzione che non vi fossero altre soluzioni possibili.[38]

La presa di Cufra fu la prima vittoria francese dopo l'armistizio del giugno 1940. La cattura quasi senza colpo ferire di 12 ufficiali, 47 sottufficiali e soldati italiani e 273 libici, con un bottino di 4 cannoni da 20 mm, 3 mitragliatrici SAFAT da 12,7 mm, 18 mitragliatrici Schwarzlose e 32 mitragliatrici FIAT 35, 8 trattori A.S.37, 2 camion FIAT 634 e 4 autovetture FIAT 508 fu annunciata con grande enfasi e sfruttata dal punto di vista della propaganda con una determinazione non inferiore a quella che Leclerc e i suoi uomini avevano dimostrato sul campo.[39] Insieme con una preparazione logistica molto curata, finalizzata a garantire inizialmente un'autonomia di 800 chilometri e ad assicurare in seguito un adeguato flusso di rifornimenti dalle lontane basi nel Ciad, fu proprio la diversa determinazione dei contendenti a essere decisiva per l'esito dello scontro. Una volta uscita di scena la compagnia sahariana, messa fuori gioco soprattutto dalla mancanza di un adeguato supporto logistico, la componente fissa del presidio di Cufra non era preparata per affrontare una situazione ben diversa dal contesto

[38] M. MONTANARI, *Le operazioni in Africa Settentrionale*, Vol. II, *Tobruk (marzo 1941-gennaio 1942)*, Roma, Ufficio storico Stato Maggiore Esercito, 1993, p. 62.

[39] Le perdite francesi, in buona parte subite durante il prolungato duello con la compagnia sahariana, furono di 4 morti, 3 dei quali senegalesi, e 21 feriti, con 4 veicoli distrutti (D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne* op. cit., p. 57-59).

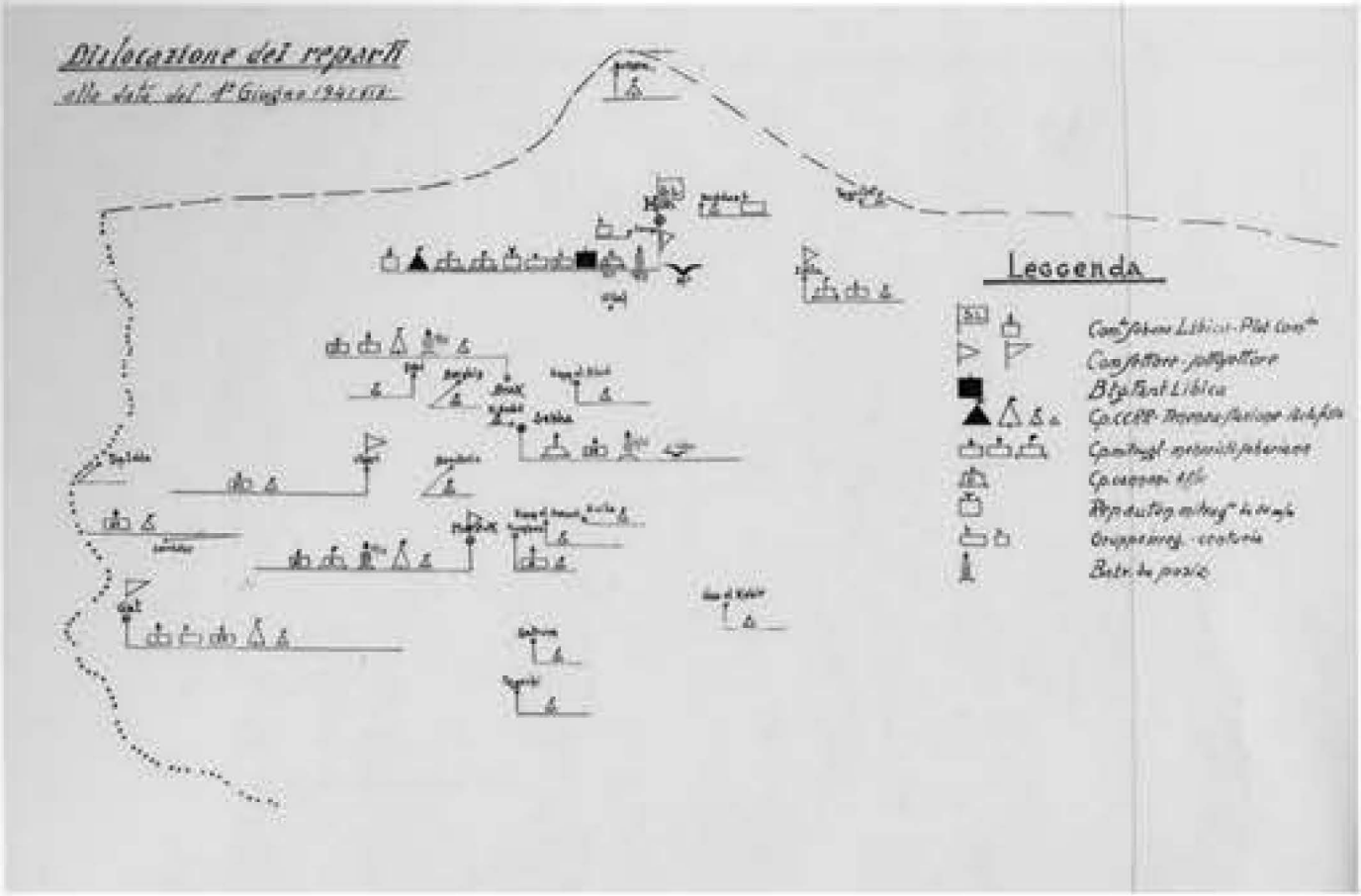
delle operazioni coloniali, dovendo fronteggiare un avversario modernamente equipaggiato e dotato di armi pesanti.

Qualcosa di più si sarebbe certo potuto fare, ma ne mancò la convinzione, e al riguardo vale la pena di sottolineare ancora una volta l'incidenza della personalità e dell'esperienza degli ufficiali in comando. Leclerc era una figura carismatica, e aveva ai suoi ordini ufficiali di carriera di provata esperienza, il capitano Colonna, classe 1899, era un ufficiale di complemento, con un'esperienza al fronte durante la Grande Guerra di pochi mesi, se non settimane, maturata in Francia con il II Corpo d'Armata nel 1918. Richiamato in servizio nel 1939 e trasferito in Libia, nel giugno del 1940, pochi giorni prima dello scoppio delle ostilità, era stato assegnato al Comando Militare del Sahara Libico e destinato a Cufra, dove aveva preso il comando della 60ª Compagnia Mitraglieri da Posizione.[40] La sua esperienza della Libia e del deserto era quindi molto limitata, e così pure la sua esperienza di comando. Ben diversa era la competenza ambientale degli ufficiali della "sahariana", ma questa non ebbe la possibilità di giocare alcun ruolo nel momento decisivo.

Il mattino del 4 marzo l'ultimo atto della vicenda di Cufra ebbe per protagonisti 2 Me.110 della Luftwaffe che, decollati da Hon nel primo mattino, bombardarono il campo di aviazione dell'oasi senza poterne rilevare gli effetti perché subito contrattaccati da 2 velivoli identificati come Gloster Gladiator, in realtà 2 Westland Lysander della Francia Libera. A ulteriore conferma del fatto che l'aeroporto era utilizzato, davanti all'hangar erano parcheggiati un monomotore e un bimotore di tipo imprecisato. Nell'oasi non furono invece osservati concentramenti di tende o di automezzi, e all'interno del forte fu avvistato un solo autocarro.[41] Infine, quando sull'intera vicenda sembrava calato il sipario, 19 ascari libici della guarnigione di Cufra, dopo una lunga marcia nel deserto, si presentarono il 25 marzo ad Agedabia per riprendere servizio. I francesi avevano infatti lasciato liberi i militari libici, ma se speravano di trarne delle reclute erano rimasti delusi, e la scelta di questo indomito drappello andava anzi in direzione opposta.

[40] Lo stato di servizio del capitano Michele Colonna è riprodotto in R. H. RAINERO, *Il Sahara Italiano* op. cit., p. 335-336.

[41] AEROSQUADRA 5ª, *Relazione attività bellica reparti aerei dislocati in Tripolitania giorno 4 marzo*, telegramma 1154 Op 39 del 5 marzo 1941, AUSSMA, Rep. B-1/15.



La dislocazione dei reparti del Sahara Libico alla data del 1° giugno 1941. (AUSSME)

La riorganizzazione del LRDG

Leclerc non aveva in progetto altre operazioni offensive e per il resto dell'anno si preoccupò soprattutto di riorganizzare le sue forze in Ciad per attaccare le posizioni italiane nel Fezzan non appena la stagione lo avrebbe consentito, e quindi non prima del prossimo inverno. In questo scenario si inserisce la sostituzione delle forze lasciate inizialmente a presidiare l'oasi di Cufra con reparti del LRDG che in aprile ne assunsero la piena responsabilità, utilizzandola come base avanzata fino al mese di luglio. Fu questo un altro motivo di frizione tra britannici e francesi, con i secondi convinti che questa mossa potesse pregiudicare i progetti di espansione dei loro possedimenti africani ai danni della colonia italiana. Anche per il LRDG la primavera del 1941 non fu un periodo felice, il suo B Squadron, con le pattuglie "R" e "T", veniva infatti a essere vincolato a compiti di presidio, e lo stesso Bagnold, che aveva trasferito il suo comando a Cufra, era assorbito dalla soluzione dei non facili problemi di natura logistica.[42] Cufra doveva infatti essere rifornita di tutto attraverso il deserto, e con l'inizio della prima controffensiva italo-tedesca i comandi britannici al Cairo avevano altre priorità. Questo ciclo operativo, iniziato il 24 marzo 1941 con la riconquista di El Agheila, vide l'altra componente del LRDG, l'A Squadron con le pattuglie "G", "S" e "Y", impiegata come unità esplorante dal comando della Western Desert Force, coprendo a sud del Gebel Achdar, da Zella a ovest a Giarabub a est, la ritirata delle forze britanniche verso Tobruch e la frontiera egiziana.

Era un ruolo che implicava l'utilizzo di un'unità altamente specializzata in compiti di natura tattica, per i quali non aveva né l'equipaggiamento né l'addestramento, e ne snaturava le caratteristiche di risorsa strategica a disposizione del più alto livello di comando. Questo stato di cose sarebbe rimasto invariato anche a ripiegamento ultimato, con l'A Squadron dislocato a Siwa e utilizzato in compiti di ricognizione tattica nell'entroterra della Marmarica. In preparazione all'operazione Brevity, tra il 13 e il 14 maggio la pattuglia "G" di Crichton-Stuart ebbe il compito di agire in coordinamento con le autoblindo dell'11° Ussari verso Sceferzen, a nord della Ridotta Maddalena, ma nell'esecuzione di questo movimento, inteso come ricognizione a largo raggio oltre il fianco sud delle forze dell'Asse, i suoi automezzi furono sorpresi e attaccati da un reparto corazzato tedesco.[43] Nello scontro la pattuglia "G" ebbe ovviamente la peggio e solo tre

[42] J. W. GORDON, *Dietro le linee di Rommel* op. cit., p. 119-122.
[43] A. MOLINARI, *Desert Raiders* op. cit., p. 57-60.

dei suoi veicoli, carichi come sempre di munizioni e carburante, riuscirono a disimpegnarsi e fuggire. Era la riprova del fatto che il Long Range Desert Group non poteva essere assimilato a un'unità esplorante montata su autoblindo e veicoli protetti, ma fu solo con il mese di luglio che questo impiego improprio ebbe termine. Sempre in luglio il compito della difesa di Cufra fu assunto dalla Sudan Defence Force, liberando così il B Squadron, e sempre in luglio, con l'organizzazione logistica ormai stabilizzata e funzionante con regolarità, Bagnold ritenne giunto il momento di restituire il LRDG ai suoi compiti di livello strategico.

Wavell non era più il comandante in capo delle forze britanniche in Medio Oriente, proprio in luglio era stato trasferito in India e il suo posto era stato preso dal suo predecessore in quel lontano e per il momento relativamente tranquillo teatro operativo, il generale Claude Auchinleck. Bagnold non poteva più contare sull'uomo che poco più di un anno prima gli aveva dato carta bianca, ma anche con il nuovo comandante in capo riuscì a essere altrettanto convincente. Non solo infatti il LRDG fu tolto dalle dipendenze di quella che il 24 settembre 1941 sarebbe diventata l'8ª Armata e messo alle dirette dipendenze del comando in capo, una decisione che ne sottolineava la valenza strategica, ma lo stesso Bagnold, promosso colonnello, venne richiamato al Cairo per occuparsi delle problematiche connesse alle operazioni speciali e servire da indispensabile organo di collegamento. Dal 1° agosto il comando del LRDG passò così al suo vicecomandante, il tenente colonnello Guy R. Prendergast, anch'egli con una consolidata conoscenza del deserto. Nel frattempo, in giugno, la pattuglia "S" era stata trasferita all'A Squadron e rimpiazzata nei ranghi del B Squadron con la pattuglia "H", creata con personale proveniente dalle pattuglie "R" e "T".

Con questa articolazione nel corso dell'estate del 1941 le pattuglie del LRDG furono impiegate soprattutto con compiti informativi, sia per infiltrare agenti arabi nell'area del gebel cirenaico, sia per svolgere missioni di ricognizione a lungo raggio che le videro spingersi fino a El Agheila, Gialo e Agedabia, sviluppando al massimo grado la capacità di muoversi nel deserto a grande distanza dalla linea del fronte evitando il contatto con l'avversario. Questa capacità si sarebbe dimostrata di fondamentale importanza in ottobre, quando, con l'avvicinarsi dell'inizio dell'operazione Crusader, la grande offensiva dell'8ª Armata lanciata il 18 novembre, il compito del LRDG fu ancora modificato, proiettandone l'azione ai margini o addirittura all'interno della fascia costiera e ponendo l'enfasi sull'attività di sorveglianza delle linee di comunicazione italo-tedesche, e della Via Balbia in particolare.

In aderenza a questo compito, dal 1° ottobre le pattuglie del LRDG furono messe alle dipendenze dell'8ª Armata e quello stesso mese furono concentrate

a Siwa. Anche l'organizzazione fu rivista: sciolta la pattuglia "H" per recuperare personale a vantaggio della "R" e della "T", tutte le pattuglie furono articolate in mezze pattuglie, identificate dalla lettera distintiva e dal numero 1 o 2, e vennero riequipaggiate sostituendo gli autocarri Chevrolet con autocarri Ford F30, sempre da una tonnellata e mezza (30-cwt).[44] La decisione di alleggerire la struttura della pedina operativa base era finalizzata a renderle ancora più elusive nei movimenti e a facilitarne altresì l'occultamento anche nei confronti della ricognizione aerea, mantenendo comunque una capacita di combattimento adeguata per attacchi del tipo mordi e fuggi.

L'operazione Crusader avrebbe poi visto un altro salto di qualità quando, il 24 novembre, in ragione delle difficoltà che l'8ª Armata stava incontrando, Prendergast ricevette via radio l'ordine di sospendere l'attività di osservazione e di agire in modo aggressivo contro gli obiettivi che gli si fossero presentati. Quella notte stessa la pattuglia "G1" diede il via a questa nuova fase delle operazioni attaccando un'autocolonna in sosta presso una casa cantoniera della Via Balbia, e il giorno dopo si ripetè ai danni di un convoglio di autocisterne. Queste incursioni, e quelle che seguirono per opera soprattutto delle pattuglie "R2", "S2", "Y1" e "Y2", valsero a creare un diffuso clima di allarme e a interrompere il traffico stradale in attesa dell'adozione di misure difensive adeguate proprio nel momento più critico della battaglia in corso nella Marmarica, contribuendo così alla decisione di Rommel di evacuare la Cirenaica. Le sue unità motorizzate e corazzate rischiavano di essere paralizzate dalla mancanza di carburante determinata sia dalle perdite subite in mare dai convogli provenienti dall'Italia, sia dall'interruzione pressoché totale dei movimenti stradali in partenza da Tripoli e Bengasi.[45]

Nelle pagine successive:
Un carro armato britannico Matilda Mk II in sosta accanto a un autocarro SPA Dovunque 35 armato con una mitragliera contraerea Breda 20/65 mod.1935 immobilizzato e abbandonato.
(g.c. Filippo Cappellano)

[44] Tipicamente in questo periodo una mezza pattuglia aveva un autocarro Chevrolet 15-cwt e 4 Ford F40, l'altra 6 autocarri Ford F30, con la consueta dotazione di mitragliatrici e fucili anticarro. La squadra comando dei due squadron, A e B, era montata su due autocarri Chevrolet 15-cwt. L'organizzazione era completata da un reparto di supporto con compiti di natura logistica alle dirette dipendenze di Prendergast. (A. MOLINARI, *Desert Raiders* op. cit., p. 21)

[45] J. W. GORDON, *Dietro le linee di Rommel* op. cit., p. 138-140.

ONE

La lunga attesa del 1941

Mentre era ancora in corso l'assedio del fortino di Et Tag, un'analisi degli ultimi avvenimenti in quelle remote regioni della Libia era stata tentata dal Comando Supremo nell'ambito di un più ampio studio inteso a individuare le reali possibilità operative delle forze "degaulliste".[46] Il movimento della Francia Libera era ormai una realtà di cui non si poteva non tener conto, come non poteva essere trascurato il fatto che l'Africa Equatoriale Francese era sotto il suo totale controllo. La regione del lago Ciad, confinante con la Nigeria britannica, era la naturale base logistica per eventuali iniziative verso il sud tripolino. Le grandi distanze che la separavano dai più vicini presidi italiani del Fezzan, non inferiori ai 1200 chilometri, erano un ostacolo non indifferente, tale da permettere soltanto l'impiego di piccoli reparti, ma questo fatto, come gli eventi di Cufra stavano a dimostrare, non poteva e non doveva alimentare una illusoria sensazione di sicurezza. Anche i presidi del sud tripolino erano infatti numericamente esigui, contando al massimo un paio di compagnie, il che offriva buone possibilità di successo anche a reparti della forza di non più di cinquecento o mille uomini, purché altamente mobili e ben armati. Le direttrici dalle quali poteva provenire la minaccia erano essenzialmente due, quella Lago Ciad - Faya - Tekkro - Maaten Bisciarra - Cufra e quella Lago Ciad - Mogigo - Bilma - Tummo - Murzuch, e su entrambe sembravano agire per il momento soltanto forze "degaulliste", mentre la naturale porta d'ingresso al Sahara Libico dall'Egitto era Auenat. Delle due direttrici meridionali la più pericolosa era ritenuta la seconda, dal momento che, dopo l'abbandono della Cirenaica la caduta di Cufra non avrebbe avuto conseguenze significative. Non così nel caso di Murzuch, la cui conquista avrebbe aperto all'avversario la via per il sud tripolino. Da quel nodo carovaniero si diramavano infatti due linee di avanzata relativamente agevoli delle quali la prima, per Sebha, Brach, es-Sciuref, Garian, avrebbe portato le forze "degaulliste" a sboccare alle spalle dello schieramento dell'Asse nella regione della Sirte, mentre la seconda, per Sebha e Socna, avrebbe permesso un collegamento diretto con le forze britanniche operanti sulla direttrice Marada-Zella-Socna. Nonostante la ridotta consistenza delle forze che i francesi avrebbero potuto proiettare attraverso il deserto, si sarebbe così concretizzata la temuta minaccia di aggiramento del fianco meridionale.

[46] Comando Supremo, Stato Maggiore Generale, *Possibilità degaulliste contro la Tripolitania*, OP/1 del 26 febbraio 1941, AUSSME, Rep. I-4, b. 18, f. 2, Comando Supremo, Organizzazione reparti operativi italo-tedeschi dal 26.2.1941 al 23.2.1942.

In questa prospettiva la perdita di Cufra, per quanto dolorosa, poteva essere considerata un male minore, mentre era invece assolutamente necessario impedire all'avversario di impadronirsi delle oasi di Socna, rafforzandone i presidi con elementi mobili in grado non solo di aver ragione delle piccole colonne francesi che dovessero minacciarle da sud, ma anche di contrastare con efficacia eventuali movimenti aggiranti delle forze britanniche attestate a Marada, garantendosi poi la possibilità di riprendere in futuro l'iniziativa. Tanto in chiave difensiva quanto in chiave offensiva si trattava tuttavia di ipotesi da prendere in considerazione soltanto nel medio o lungo termine. Le forze della Francia Libera non erano al momento significative e non avrebbero potuto diventarlo prima di qualche mese. Fino ad allora c'era poco da temere e comunque, perché un'iniziativa diretta contro il fianco dello schieramento dell'Asse nella regione della Sirte potesse avere un reale impatto, avrebbe dovuto essere concomitante con un'azione in forze da parte britannica.[47]

Per quanto le valutazioni del Comando Supremo e dei servizi informazioni fossero rassicuranti, era necessario limitare la libertà di manovra delle forze avversarie nel sud sahariano, dove il collasso dell'autorità italiana avrebbe potuto avere conseguenze imprevedibili sia dal punto di vista militare sia soprattutto da quello politico. Il 25 febbraio 1941 fu quindi disposto dal Comando Superiore Forze Armate Africa Settentrionale un consistente potenziamento delle forze schierate nel Sahara Libico, con l'obiettivo di porre rimedio alle carenze emerse durante il ciclo operativo aperto dall'incursione su Murzuch e in quei giorni ancora in corso, con la ridotta di Cufra sotto assedio.

I provvedimenti individuati erano finalizzati a incrementare sia la potenza di fuoco dei presidi, con l'assegnazione di batterie di artiglieria da posizione e da campagna tratte dal campo trincerato di Tripoli, sia la loro capacità di reazione dinamica, con la creazione di colonne mobili.[48] Per rafforzare il presidio di Hon, costituito da una compagnia mitraglieri da posizione appoggiata da 2 pezzi da 47/32 e 4 da 37 mm, gli veniva cosi assegnato il XXXVII Battaglione Libico, al momento a Tripoli, e sempre da Tripoli doveva spostarsi in quella località una delle 4 batterie da 77/28 che facevano parte delle difese del campo trincerato. Nel contempo vi doveva essere attivata una colonna mobile con una batteria da 20 mm autocarrata su 8 armi, 6 pezzi da 37 mm montati su altrettanti autocarri leggeri SPA "Dovunque" 35 e 4 mitragliatrici FIAT mod. 35 su altri

[47] Stato Maggiore Regio Esercito, Servizio Informazioni Esercito, *Incursioni nemiche contro i nostri presidi del Fezzan*, Promemoria del 21 marzo 1942, AUSSME, Rep. H-3, b. 91.

[48] Comando Superiore Forze Armate Africa Settentrionale, Stato Maggiore, *Potenziamento Sahara libico*, n. 03/743 O.M. del 25 febbraio 1941, AUSSME, Comando Truppe Sahara Libico, Diario Storico.

due "Dovunque". Sempre a Hon dovevano infine rimanere 300 dei 500 uomini della banda Hon-Beni Ulid, mentre i restanti si sarebbero rischierati a Beni Ulid. Le altre 3 batterie da 77/28 erano assegnate a Murzuch, Sebha e Brach, e sia a Murzuch che a Sebha dovevano essere costituite altrettante colonne mobili, la prima con una delle due batterie da 20 mm del Regio Corpo Truppe Libiche in corso di addestramento, 4 pezzi da 47/32 montati su 4 autocarri leggeri SPA "Dovunque" 35, 4 mitragliatrici FIAT mod. 35 sistemate su altri due automezzi dello stesso tipo, la seconda con l'altra batteria libica da 20 mm e 4 autocarri leggeri armati complessivamente con 2 pezzi da 47/32 e 4 mitragliatrici FIAT mod. 35. L'organizzazione difensiva del Sahara Libico avrebbe così visto un consistente incremento della componente mobile, mantenendo una considerevole componente fissa potenziata nel numero e nel calibro delle armi pesanti.[49] Il 14 febbraio era stato intanto sanzionato lo scioglimento delle compagnie sahariane di Sebha, Gadames e Murzuch, distrutte a Sidi el Barrani l'8 dicembre con il Raggruppamento Maletti.[50]

L'insieme di questi provvedimenti gettò le basi per una successiva riorganizzazione delle forze dislocate nel Sahara Libico attuata dal loro nuovo comandante, il colonnello Umberto Piatti Dal Pozzo, che ne assunse la responsabilità il 3 marzo 1941. La costituzione delle cinque colonne mobili di Tagrifet, Zella, Hon, Sebha e Murzuch, prevista dal piano di potenziamento, fu vista da Piatti Dal Pozzo come un'opportunità per dare a queste unità di formazione una precisa identità.[51] Denominate "compagnie sahariane" e numerate da 1 a 5, dovevano avere tutte la stessa struttura e, pur dotate di un più poderoso armamento, mantenere tutte le caratteristiche proprie dei reparti

[49] All'inizio del mese di marzo del 1941 lo schieramento era così articolato: a Hon, oltre alla colonna mobile in via di costituzione, il XXXVII Battaglione Libico, una compagnia mitraglieri da posizione libica, una batteria da 77/28, 2 pezzi da 47/32, 4 pezzi da 37/35, una banda cammellata, a Tagrifet la compagnia sahariana già a Cufra, con 6 pezzi da 20 mm e 4 da 47/32, a Zella una compagna mitraglieri da posizione e una colonna mobile con 4 pezzi da 47/32, 3 da 75/27 e 4 mitragliatrici FIAT mod. 35, a Murzuch, insieme alla colonna mobile, una compagnia mitraglieri da posizione e una batteria da 77/28, a Ghat una compagnia mitraglieri da posizione, una compagnia meharisti e una banda cammellata Tuaregh, a Ubari una compagnia mitraglieri da posizione, a Serdeles una compagnia mitraglieri da posizione e una compagnia meharisti, a Sebha, con la colonna mobile in via di formazione, una batteria da 77/28, a Brach una compagnia mitraglieri da posizione e una batteria da 77/28, a Gheriat una compagnia meharisti, a Mizda una compagnia mitraglieri da posizione e una banda irregolare, a Gadames una compagnia mitraglieri da posizione, a Derg una compagnia libica, a Sinauen una compagnia mitraglieri da posizione, a Gialo una banda irregolare

[50] Comando Militare del Sahara Libico, *Scioglimento reparti a seguito avvenimenti bellici*, n. 81 OM del 25 febbraio 1941, AUSSME, Comando Truppe Sahara Libico, Diario Storico.

[51] Comando Militare del Sahara Libico, *Colonne mobili - Proposte di costituzione e scioglimento di reparti*, n. 02080/Op del 15 marzo 1941, AUSSME, Comando Truppe Sahara Libico, Diario Storico.

sahariani, con un organico ridotto all'essenziale, per semplificare il problema dei rifornimenti, e una larga autonomia logistica. La proposta era motivata non solo da ragioni di impiego ma anche da considerazioni di natura morale, mirando a creare in questi reparti un solido spirito di corpo. Insieme alle 5 compagnie, create per trasformazione delle preesistenti colonne mobili incorporando uomini e mezzi della 60ª Compagnia Cannoni da 47/32, delle batterie da 20 mm 6ª e 26ª e delle due batterie libiche dello stesso calibro, sarebbe stato costituito un reparto autonomo di mitragliere da 20 mm che, oltre ad assicurare la difesa contraerea di Hon, avrebbe funzionato da deposito per le batterie mobili amministrandone il personale.

Venti giorni dopo il programma era in fase avanzata di attuazione.[52] Le compagnie mitraglieri da posizione lasciavano piuttosto a desiderare, in quanto, soprattutto in quelle di Sebha, Murzuch, Ubari e Ghat, erano stati arruolati molti elementi nativi del Fezzan, poco motivati e poco affidabili come combattenti. Inoltre, l'aver sottratto alla già stentata agricoltura delle oasi una gran parte della manodopera locale aveva avuto un effetto negativo sulla vita delle popolazioni. Si pensava quindi di congedarli al più presto per sostituirli con 400 ascari provenienti da altre regioni della Libia, anche per evitare che la vita di guarnigione, senz'altro più comoda di quella del contadino, li spingesse a rifiutare il ritorno alla loro precedente condizione. Per il momento non si poteva fare grande affidamento su questi reparti, come pure sul XXXVII Battaglione Libico di Hon, che però faceva registrare giornalmente discreti progressi. Buona era invece l'efficienza delle tre compagnie meharisti dislocate a Ghat, a guardia delle provenienze dal Sud algerino, e in particolare dei passi del Tassili, a Serdeles, con il compito di vigilare sul tratto di frontiera tra In Azaua e Tenet e sulla via dello Uadi Tarat, e a Traghen, per sorvegliare la larga fascia sabbiosa non percorribile da automezzi tenendo nel contempo sotto controllo le provenienze da Tummo e dal Tibesti con un plotone distaccato a Tegerhi. Altrettanto positivo era il giudizio sul Gruppo Irregolare Gioffra, dislocato con 300 uomini a Uaddan e 80 a Socna, al quale i 250 cammelli permettevano di coprire fino a una distanza di 200 chilometri le direzioni meno guardate dagli altri reparti.

Le formazioni cammellate, per quanto soddisfacenti dal punto di vista dell'affidabilità dei gregari e della qualità dei quadri, avevano limiti evidenti e ben noti che non ne potevano fare l'elemento di punta della difesa del Sahara Libico. Questo ruolo spettava alle 5 compagnie sahariane in via di formazione, delle quali alla data del 5 aprile tre avevano già le mitragliere da 20 mm e i pezzi da 47/32 installati su autocarri FIAT 634, con i mitraglieri e le squadre fucili

[52] Comando Militare del Sahara Libico, *Relazione sui reparti dislocati nel Sahara Libico*, n. 02489/Op del 5 aprile 1941, AUSSME, Comando Truppe Sahara Libico, Diario Storico.

mitragliatori montati su trattori A.S.37. Il livello di addestramento poteva dirsi buono e tutto lasciava supporre che all'occorrenza avrebbero dato buona prova, anche se sarebbe stato opportuno dotarle di qualche autoblindo per aumentarne la capacità di combattimento. Di queste tre compagnie la 1ª era a Zella, con il compito di sbarrare il passo a eventuali colonne avversarie provenienti da Cufra e Tazerbo, la 2ª a Umm el Araneb, nel settore di Murzuch, per coprire le provenienze da Gatrun e Tmessa, la 3ª a Sebha, pronta a rinforzare l'una o l'altra. Le altre due, ancora in attesa delle armi anticarro e degli automezzi, erano per il momento a Hon.

Il ruolo dell'aviazione era in questo contesto di fondamentale importanza, quale componente irrinunciabile di quel binomio mezzo ruotato-velivolo che aveva a suo tempo trovato la massima espressione nel Battaglione Sahariano. Ben diretta dal tenente colonnello Michele Leo, l'aviazione sahariana era molto attiva, almeno per quanto lo permettevano i mezzi a disposizione, nell'ambito di un dispositivo integrato che vedeva i velivoli proiettare a distanza l'azione di sorveglianza e di controllo delle pattuglie motorizzate. Nel settore sudorientale veniva giornalmente battuta la regione a est di Zella e due volte la settimana venivano coperte anche le provenienze da Tazerbo, più a sud due Ghibli rischierati da Sebha a Gatrun esploravano ogni giorno le possibili direttrici di penetrazione da Tummo e Bardai, e saltuariamente coprivano quelle da Cufra verso Uau el-Chebir e Tmessa. Anche per l'aviazione sahariana era però necessario procedere a un adeguamento dello strumento e di questo erano ben consapevoli sia Piatti Dal Pozzo che Leo, prima di lui al vertice del Comando Militare del Sahara Libico. Il 3 marzo il passaggio di consegne tra i due ufficiali era stato anche un passaggio di consegne tra due forze armate. Il disegno di Italo Balbo di affidare il controllo della regione sahariana alla Regia Aeronautica era stato messo da parte, non sopravvivendo alla distruzione della struttura che di questo progetto era stata la più diretta manifestazione, il Battaglione Sahariano, ma il ritorno a una soluzione più ortodossa, che restituiva all'esercito la responsabilità della difesa di quei territori, non aveva significato un ridimensionamento del ruolo della Regia Aeronautica, in quanto solo il mezzo aereo poteva assicurare la mobilità e la flessibilità necessarie.

Anche dopo l'arrivo a Hon nella seconda metà di febbraio di qualche S.81 e di una sezione della 95ª Squadriglia del 18° Gruppo con 5 CR.42, la componente più numerosa dell'aviazione sahariana era rappresentata dai 22 bimotori Ca.309 Ghibli delle squadriglie 26ª e 99ª concentrati sui campi di Hon e di Sebha dopo il ripiegamento del personale e dei velivoli in precedenza dislocati a Ghat, Murzuch, Agedabia e Gialo.[53] In considerazione di questa situazione, che il 1°

[53] Il 27 febbraio l'aviazione sahariana schierava 6 Ghibli a Sebha, 2 Libeccio a Brach, 16 Ghibli

marzo vedeva 15 Ghibli a Hon, con le squadriglie 26ª e 99ª, e 7 a Sebha, il giorno 3 di quello stesso mese fu attivata la Squadriglia Sahariana Sebha in sostituzione della Sezione Avio preesistente.[54]

Il Ghibli, concepito per svolgere compiti di polizia coloniale, con il suo modesto armamento poteva però essere soltanto una soluzione di ripiego in un momento in cui esisteva la concreta possibilità di nuove iniziative avversarie con l'impiego di forze meccanizzate. Le opzioni disponibili erano peraltro molto limitate, tenuto conto dei mezzi a disposizione e dei loro limiti Il comando della 5ª Squadra Aerea riteneva che contro elementi mobili e operanti in formazioni diradate l'impiego di bombardieri trimotori S.79 e di bombardieri in picchiata Ju.87 armati con bombe di medio o grosso calibro sarebbe stato poco efficace. Non molto di più si poteva sperare attrezzando gli S.79 con le spezzoniere, e nel caso degli Ju.87 bisognava fare i conti anche con l'autonomia, senza dimenticare le difficoltà associate alla navigazione in un ambiente privo di punti di riferimento, quale il deserto, con velivoli non attrezzati ed equipaggi non addestrati. Considerazioni analoghe valevano per il CR.42, le cui possibilità di intervento erano limitate dall'armamento, una coppia di mitragliatrici da 12,7 mm, e che comunque, anche attrezzando campi di appoggio, non poteva essere impiegato a grande distanza dalle sue basi. L'invio nel Sahara di una sezione della 95ª Squadriglia, a cui il 10 marzo avrebbe dato il cambio l'83ª, sempre del 18° Gruppo, era stato un provvedimento deciso in mancanza di valide alternative.[55]

La soluzione ottimale sarebbe stata un bimotore a grande autonomia e con un poderoso armamento offensivo costituito da cannoni e mitragliatrici, una descrizione che purtroppo non si addiceva a nessuno dei tipi in dotazione alla Regia Aeronautica. Il generale di squadra aerea Mario Ajmone Cat, all'epoca al comando della 5ª Squadra Aerea, chiese quindi allo Stato Maggiore della Regia Aeronautica, Superaereo, di adoperarsi per ottenere dal X Corpo Aereo Tedesco (Fliegerkorps) la disponibilità di un gruppo o almeno di una squadriglia di Me.110, comunicando di avere nel frattempo adottato quelle misure che erano nelle sue possibilità, con l'invio a Hon di una sezione di 5 CR.42 e di 2 S.81 per azioni di spezzonamento e mitragliamento, ai quali al più presto si sarebbero aggiunti altri 3 trimotori al momento in revisione, e con l'incremento già attuato del numero di Ghibli.

---

e 3 S.81 a Hon insieme ai 5 CR.42 e al Ca.133 della 95ª Squadriglia del 18° Gruppo, trasferiti su quel campo soltanto il giorno prima.

[54] Comando Militare del Sahara Libico, *Costituzione Squadriglia Sahariana "Sebha"*, n. 88 O.M. del 3 marzo 1941, AUSSME, Comando Truppe Sahara Libico, Diario Storico.

[55] Comando 5ª Squadra Aerea, Ufficio Operazioni, *Provvedimenti per la difesa del Sahara Libico*, n. 1143 OP del 4 marzo 1941, AUSSMA, b. B0/75, f. 29, Difesa Sahara Libico.

Un FIAT CR.42 AS (Africa Settentrionale) della 387ª Squadriglia del 158° Gruppo armato con bombe alari da 50 kg nella primavera del 1942. (AUSSMA)

L'insieme delle misure relative alle componenti terrestre e aerea dello strumento dispiegato nel Sahara Libico venne richiamato pochi giorni dopo dal generale Italo Gariboldi, subentrato al maresciallo Graziani al vertice del Comando Superiore Forze Armate Africa Settentrionale (Supercomando ASI). Gariboldi, dopo aver ricordato di aver rafforzato i presidi del Sahara con reparti libici, artiglieria e colonne mobili dotate di pezzi anticarro, sottolineava quanto un reparto di autoblindo avrebbe potuto essere utile per dare un'adeguata potenza di fuoco alle unità mobili in costituzione a Sebha e Murzuch. Ciò detto aggiungeva che non gli era al momento possibile inviare altre forze nel Fezzan, anche in considerazione dell'onere logistico che ciò avrebbe comportato, e ribadiva come la difesa di quelle regioni avrebbe dovuto basarsi soprattutto sull'impiego di mezzi aerei adeguati. A tal riguardo, dopo aver riproposto in termini molto sintetici le stesse considerazioni di Ajmone Cat in merito alla non idoneità per

la limitata autonomia o per la tipologia di armamento di S.79, Ju.87 e CR.42, rilanciava la richiesta all'alleato germanico di un gruppo di Me.110. Con questi potenti bimotori sarebbe stato infatti possibile sottoporre le forze britanniche e francesi a un continuo martellamento già durante la fase di avvicinamento per stroncarne la spinta offensiva, a tutto vantaggio della difesa non solo del Fezzan ma anche, in prospettiva, della Tripolitania.[56]

Il Comando Supremo girò la richiesta allo Stato Maggiore della Regia Aeronautica,[57] già interessato in proposito da Ajmone Cat, ma bastarono pochi giorni a far svanire ogni illusione. L'Ufficio di Collegamento della Luftwaffe escluse la possibilità che il X Corpo Aereo potesse privarsi di un reparto di Me.110, data la molteplicità dei compiti ai quali questi bimotori dovevano far fronte nello scacchiere nord-africano e in quello mediterraneo. L'incursione su Cufra del 4 marzo a opera di una coppia di Me.110 non avrebbe quindi avuto seguito. Del resto gli accordi tra Regia Aeronautica e Luftwaffe prevedevano l'intervento di forze aeree tedesche solo in campo aeronavale e lungo la fascia costiera. Non restavano che soluzioni di ripiego, come i CR.42 muniti di travetti portabombe alari, 11 dei quali già inviati in Libia, e i trimotori S.81, una macchina che, a eccezione di un gruppo operante nell'Egeo, era stata ormai ritirata dal servizio di prima linea e destinata alle scuole di specialità.[58]

Alle necessità del Sahara Libico era quindi necessario far fronte con i mezzi nazionali, alcuni dei quali peraltro promettevano di offrire un buon rendimento se correttamente impiegati. Era questo il caso dei Ghibli, perfettamente idonei a garantire il controllo del territorio mediante sistematiche ricognizioni sulle piste e sui posti d'acqua, soprattutto se integrati da mezzi con una maggiore capacità offensiva da impiegare nel caso che l'avversario si presentasse in forze o qualora la situazione interna degenerasse in aperta ribellione. A tal scopo Superaereo raccomandava di organizzare il dispositivo aeronautico del Sahara schierando i Ghibli sui campi avanzati, con compiti di ricognizione e sorveglianza, e concentrando a Hon i CR.42 e gli S.81 come riserva di manovra da proiettare là dove richiesto. In ogni caso una qualunque ipotesi di schieramento non poteva

[56] Comando Superiore Forze Armate Africa Settentrionale, Stato Maggiore, telegramma allo Stato Maggiore Generale n. 01/2408 Op. del 6 marzo 1941, AUSSME, Rep. I-4, b. 16, f. 1, Avvenimenti nel Sahara Libico. Potenziamento difesa aerea.

[57] Comando Supremo, Stato Maggiore Generale, *Mezzi aerei per l'organizzazione militare del Sahara Libico*, n. 7207 Op. del 12 marzo 1941, AUSSME, Rep. I-4, b. 16, f. 1, Avvenimenti nel Sahara Libico. Potenziamento difesa aerea.

[58] Stato Maggiore Regia Aeronautica (Superaereo), *Mezzi aerei per l'organizzazione militare del Sahara Libico*, n. 1B/4859 del 14 marzo 1941, AUSSME, Rep. I-4, b. 16, f. 1, Avvenimenti nel Sahara Libico. Potenziamento difesa aerea. Al momento erano disponibili presso le ditte riparatrici 6 S.81, dei quali 4 già destinati all'Egeo.

prescindere da precisi accordi con il Comando Superiore delle Forze Armate in Africa Settentrionale che avrebbe dovuto garantire la sicurezza dei campi e il flusso dei rifornimenti, così da evitare il trasporto in volo del carburante e degli altri materiali necessari alla loro operatività.[59]

Negli stessi termini, ma in forma più stringata, il Comando Supremo, a firma del sottocapo di stato maggiore generale, generale Alfredo Guzzoni, comunicò a Supercomando ASI l'impossibilità di soddisfare la richiesta di un reparto di Me.110, chiedendo un parere in merito ai CR.42 con travetti alari.[60] Era un'inutile duplicazione di messaggi, dal momento che si trattava di comunicazioni dall'identico contenuto avviate su due catene parallele, ed era l'ovvia conseguenza della mancanza di una visione unitaria dello strumento militare. Gariboldi, nel sottolineare come le sue richieste fossero finalizzate ad «assicurare tempestivo e potente intervento contro possibili azioni degaulliste», accettò comunque l'invio di CR.42 con travetti portabombe alari e anche di quegli S.81 che a tempo debito sarebbero usciti dalle officine di riparazione.[61] Dato il numero di trimotori già schierati a Hon, o comunque lì destinati, il comando della 5ª Squadra Aerea stabilì nel frattempo che gli S.81 sarebbero stati inquadrati in una Squadriglia Avio Sahariana di nuova formazione.[62]

Come anticipato dal comando della 5ª Squadra Aerea i biplani attrezzati per l'impiego di bombe alari da 50 chilogrammi avrebbero dovuto sostituire a Hon gli 8 CR.42 del 18° Gruppo e i 4 S.81 avrebbero raddoppiato il loro numero con i 2 in arrivo dall'Italia e altri 2 in approntamento a Castel Benito. Il raggio d'azione, calcolato in 300 chilometri per i monoposto FIAT e in 600 per i trimotori, era indubbiamente inferiore all'esigenza, ma esisteva la possibilità di impiegarli su obiettivi lontani a patto di predisporre dei campi di appoggio trasportandovi da Hon carburante e munizioni. Non era infine da escludere un concorso occasionale dell'aviazione tedesca che, se non poteva cedere reparti organici, era però disponibile a rischierare qualche Ju.88 o qualche Me.110 a Hon o Zella, se e quando questo campo fosse stato opportunamente rifornito, per azioni offensive verso Cufra o nella zona di Murzuch. Nel complesso si riteneva quindi

---

59 Stato Maggiore Regia Aeronautica (Superaereo), *Provvedimenti per la difesa del Sahara Libico*, n. 1B/5040 del 17 marzo 1941, AUSSMA, b. 75, f. 29, Difesa Sahara Libico.

60 Comando Supremo, Stato Maggiore Generale, *Difesa aerea del Sahara Libico*, n. 7278 Op. del 20 marzo 1941, AUSSME, Rep. I-4, b. 16, f. 1, Avvenimenti nel Sahara Libico. Potenziamento difesa aerea.

61 Comando Superiore Forze Armate Africa Settentrionale, Stato Maggiore, telegramma allo Stato Maggiore Generale n. 01/2925 Op. del 25 marzo 1941, AUSSME, Rep. I-4, b. 16, f. 1, Avvenimenti nel Sahara Libico. Potenziamento difesa aerea.

62 Comando 5ª Squadra Aerea, Ufficio Ordinamento e Servizi, *Rafforzamento Sahara Libico*, n. 6672/008 del 1° aprile 1941, AUSSMA, b. 75, f. 29, Difesa Sahara Libico.

possibile fronteggiare eventuali sviluppi senza incidere sulla consistenza delle forze aeree impegnate sul fronte principale.[63] Del resto l'idea di poter usufruire di altri velivoli per rinforzare la difesa del Sahara Libico era destinata a rimanere poco più che un'ipotesi di studio. In quegli stessi giorni infatti la richiesta avanzata da Supercomando ASI di affidare alla Luftwaffe il compito della sorveglianza di Cufra e Tazerbo fu respinta con le stesse argomentazioni già proposte, e non diversa fu la risposta della 5ª Squadra Aerea, anch'essa totalmente impegnata nella fascia costiera contro il grosso delle forze britanniche.[64]

L'8 aprile 1941, a conclusione di questo scambio di messaggi, il Comando Supremo informava lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica del fatto che, in mancanza il meglio, Supercomando ASI accettava l'invio di velivoli CR.42 con travetti portabombe alari e chiedeva anzi di accelerarlo.[65] Pochi giorni dopo il comando della 5ª Squadra Aerea riferiva a Superaereo che i primi 10 biplani con travetti alari sarebbero stati approntati entro la seconda decade del mese, modificando il dispositivo di sgancio per eliminare un imprevisto malfunzionamento, e che sarebbero stati inviati a Hon per sostituirvi i CR.42 del 18° Gruppo. Nello stesso periodo sarebbero state presumibilmente disponibili altre 10 macchine, e a seguire altre 12, sempre nel mese di aprile, restando inteso che sarebbe stato opportuno l'invio dall'Italia di tutti i biplani disponibili muniti di lanciabombe, filtro antisabbia, radiatore supplementare per l'olio e serbatoi supplementari, in modo da avere una riserva di velivoli con la quale far fronte al rapido logoramento dei motori.[66] A questa richiesta, nel precisare di ritenere l'attuale disponibilità sufficiente, Superaereo rispose che erano in approntamento ulteriori 10 CR.42 con lanciabombe alari, anche questi destinati in Libia.[67]

Pur nell'ipotesi di riuscire a garantire con i CR.42 e gli S.81 una sufficiente capacità di intervento, rimaneva prioritaria l'esigenza di disporre del maggior numero possibile di Ghibli. Il bimotore si era infatti dimostrato in grado di disimpegnare una molteplicità di compiti facendosi apprezzare nelle regioni desertiche della Libia in virtù dell'elevata autonomia, pari a circa 1800 chilometri,

---

63 Comando 5ª Squadra Aerea, Ufficio Ordinamento e Servizi, *Provvedimenti per la difesa del Sahara Libico*, n. 6465/OS del 23 marzo 1941, AUSSMA, b. B0/75, f. 29, Difesa Sahara Libico.

64 Comando 5ª Squadra Aerea, telegramma 117130 a Superaereo del 17 aprile 1941, AUSSMA, b. 75, f. 29, Difesa Sahara Libico.

65 Comando Supremo, Stato Maggiore Generale, *Potenziamento della difesa aerea del Sahara Libico*, n. 7684 Op. dell'8 aprile 1941, AUSSME, Rep. I-4, b. 16, f. 1, Avvenimenti nel Sahara Libico. Potenziamento difesa aerea.

66 Comando 5ª Squadra Aerea, telegramma 88/OS dell'11 aprile 1941, AUSSMA, b. B0/75, f. 29, Difesa Sahara Libico.

67 Stato Maggiore Regia Aeronautica (Superaereo), *Potenziamento della difesa aerea del Sahara Libico*, n. 1B/6878 del 13 aprile 1941, AUSSMA, B075, f. 29, Difesa Sahara Libico.

della buona capacità di carico, che gli consentiva di imbarcare un armamento di caduta di 80 spezzoni da 2 kg, della robustezza della struttura e del basso consumo, in media 80 litri l'ora. Il numero di macchine disponibili nel marzo 1941 era insufficiente a far fronte al moltiplicarsi delle esigenze e all'inevitabile usura del materiale, con il rischio di dover utilizzare per il servizio di esplorazione e di collegamento altri tipi di velivolo dai consumi di gran lunga superiori, aggravando il problema logistico, e meno adatti all'ambiente del deserto per la presenza di componenti meccaniche, oleodinamiche e pneumatiche delicate, come i carrelli retrattili. Supercomando ASI chiedeva perciò l'assegnazione in tempi brevi di almeno una cinquantina di Ca.309 da ordinare all'industria con l'urgenza del caso, accantonando per il momento la costruzione dei nuovi modelli eventualmente allo studio.[68]

La richiesta, fatta propria dal Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, generale Mario Roatta, portò effettivamente la Regia Aeronautica a ordinare 50 Ghibli. ma l'industria non fu in grado di provvedere alla loro fornitura entro l'estate del 1941, come auspicato da Gariboldi. Nel mese di luglio le consegne dovevano infatti ancora iniziare e si puntava ad avere le prime 5 macchine in settembre e le altre a seguire nella misura di 8 al mese.[69] Anche questa previsione sarebbe stata peraltro disattesa e i 50 velivoli sarebbero stati consegnati solo tra il novembre del 1941 e il maggio del 1942, mancando così la scopo di reintegrare la dotazione dell'aviazione sahariana. Né le cose sarebbero cambiate nel 1942 dal momento che all'inizio dell'estate sarebbero stati disponibili non più di una decina di esemplari del prezioso bimotore. La formula del Ca.309 si confermava quanto mai indovinata, ma non si può non rilevare l'incapacità dell'industria non solo di proporne un valido aggiornamento, ma anche di rilanciare con la dovuta urgenza la produzione di un velivolo che aveva nella semplicità costruttiva uno dei suoi punti di forza.[70]

Il dato dei velivoli disponibili alla data del 1° aprile 1941 riflette il contenuto di questo scambio di messaggi, presentando un quadro per molti versi

---

[68] Comando Superiore Forze Armate Africa Settentrionale, Stato Maggiore, Ufficio Aviazione, *Richiesta velivoli "Ghibli"*, n. 0/200 R.A. del 22 marzo 1941, AUSSME, Diario Storico Stato Maggiore Regio Esercito.

[69] Stato Maggiore Regio Esercito, Comando Superiore Aviazione, *Velivoli Ghibli per l'A.S.*, n. 22235 del 16 luglio 1941, AUSSME, Diario Storico Stato Maggiore Regio Esercito.

[70] La produzione del Ca.309 fu di 24 macchine nel 1936, 24 nel 1937 e 30 nel 1938, in risposta a commesse del Governo della Libia; 21 nel 1940, 50 tra il novembre del 1941 e il maggio del 1942, 30 tra l'ottobre del 1942 e il marzo del 1943, 50 tra il marzo e l'agosto del 1943, in risposta a ordini della Regia Aeronautica, con altre 14 consegnate successivamente alla Repubblica Sociale Italiana (AA.VV., *Dimensione Cielo, Aerei Italiani della 2ª Guerra Mondiale*, Vol. 5, *Bombardieri*, Roma, Edizioni Bizzarri, 1973, p. 23-28).

insoddisfacente, con 6 Ghibli delle squadriglie 26ª e 99ª a Hon, insieme a 7 CR.42 e un Ca.133 della 83ª, 3 Ghibli della Squadriglia Sahariana di Sebha, 2 Ghibli e 3 S.81 a Brach, con la 103ª Squadriglia, attivata su quel campo il 18 marzo.[71] Il diario storico di questo reparto, che aveva preso in carico gli S.81 già a Hon, è quanto mai illuminante nel disegnare un quadro di estrema precarietà che dimostra quanto i progetti dei comandi potessero essere velleitari e in contrasto con la realtà:

> Gli apparecchi e i relativi motori, impiegati precedentemente in Marmarica e giunti qui a Brach senza essere stati prima sottoposti alla necessaria revisione, richiedono un intenso lavoro che dovrà essere compiuto superando non lievi difficoltà data la scarsezza di attrezzature per officina. Mancano inoltre i locali per custodire convenientemente il poco materiale di scorta che con gli apparecchi stessi è stato possibile portare. La squadriglia infatti dispone di una sola tenda dove, nonostante tutte le precauzioni prese contro il frequente ghibli, la sabbia entra lo stesso con grave danno per la conservazione del materiale depositato.
>
> Presso il fortino di Brach dove il personale è accantonato mancano locali adatti ad ufficio; nell'unica cameretta messa a disposizione della Squadriglia è impossibile fermarsi a lungo per l'eccessivo caldo.
>
> Alla squadriglia mancano inoltre gli automezzi. Il campo dista dal fortino circa 15 km. e per il trasporto del personale viene impiegato un autocarro del Presidio che spesso non è efficiente.
>
> Il personale che è eterogeneo perché fatto affluire a Brach da Reparti diversi si presenta in maggior parte stanco e sofferente per la lunga permanenza in Africa Settentrionale.[72]

I trimotori S.81 si dimostrarono inadatti all'ambiente sahariano e all'avvicinarsi della stagione calda furono trasferiti sui campi della costa, dove il loro impiego sarebbe stato agevolato dalla maggiore umidità e dalle temperature meno elevate.[73] Un tale movimento era consentito dalla situazione oltre frontiera, dove non sembravano manifestarsi minacce immediate. Gli 8 S.81 della 103ª si trasferirono da Brach a Hon il 5 maggio e il 18 proseguirono per Misurata da dove avrebbero operato con compiti di pattugliamento costiero e sorveglianza antisommergibile. Durante i due mesi trascorsi nel Sahara la squadriglia aveva eseguito una decina di missioni operative senza storia.

---

71 Diario Storico Comando Aviazione Sahariana, anno 1941, AUSSMA, Rep. 445.

72 Diario Storico 103ª Squadriglia Sahariana, Anno 1941, Diari storici 2ª Guerra Mondiale, AUSSMA, Rep. 448. Alla data del 18 marzo 1941 la squadriglia contava 4 ufficiali piloti, un ufficiale osservatore, 5 sottufficiali piloti, 22 specialisti di truppa e schierava 3 S.81 e 2 Ghibli. Proprio i Ghibli furono i velivoli più impiegati nelle non molte missioni di ricognizione armata compiute dal reparto.

73 Comando Aviazione Sahariana, *Squadriglia S.81 Aviosahariana*, n. 514/S del 2 maggio 1941, con autorizzazione concessa con il foglio del Comando 5ª Squadra Aerea n. 531/OST del 6 maggio 1941 (AUSSME, Diario Storico Comando Truppe Sahara Libico).

Un trimotore S.81 in atterraggio su un aeroporto libico. (AUSSMA)

Nella tarda estate del 1941, con le forze francesi del Ciad in fase di riorganizzazione, la minaccia alle retrovie dell'Asse era rappresentata dalle pattuglie del LRDG, la cui capacità di operare nel deserto a grande distanza dalla base dell'oasi di Siwa veniva sfruttata per svolgere una persistente attività di sorveglianza sugli itinerari stradali e infiltrare nella regione del gebel cirenaico agenti informatori arruolati tra i fuoriusciti libici, integrando in seguito questa attività di intelligence con occasionali incursioni contro convogli in transito. Nonostante la formazione tipo comprendesse non più di una mezza dozzina di veicoli, e fosse quindi piuttosto "leggera", questi attacchi, oltre a creare un clima di insicurezza e a vincolare in compiti di presidio uomini e mezzi allontanandoli dal fronte, rappresentavano una forma di interdizione del campo di battaglia che non era possibile sottovalutare.

I comandi italiani erano decisi a fare il possibile per limitare la libertà d'azione di questi inafferrabili scorridori del deserto che emergevano all'improvviso dallo sterminato entroterra libico per colpire obiettivi nella fascia costiera, vitale retrovia delle forze italo-tedesche impegnate intorno a Tobruk e sulla frontiera egiziana. A tal fine nel settembre del 1941 erano in allestimento nuclei mobili in alcuni presidi del sud della Cirenaica, quali Mechili, Agedabia, El Agheila, Gialo, Marada,

ed era allo studio la possibilità di estendere questo dispositivo verso sud-est, nel Sahara Libico, potenziando le forze mobili già esistenti a Zella e rafforzando il presidio di Tmessa per meglio fronteggiare eventuali iniziative dalla direttrice Cufra-Tazerbo. Per poter concretizzare queste misure occorreva assegnare al Comando della Cirenaica almeno 2 battaglioni di armi d'accompagnamento, un battaglione mitraglieri su 4 compagnie, 4 compagnie di cannoni da 47/32 e 2 batterie da 20 mm, con l'assunto che questi reparti, che avrebbero dovuto affluire con urgenza dall'Italia, fossero completamente motorizzati e montati su automezzi di tipo sahariano. Per le esigenze del Sahara Libico, in funzione della copertura delle provenienze da Cufra e di quelle dall'Africa Equatoriale Francese, contro le quali potevano agire gli elementi mobili dei presidi di Ghat e Murzuch e del costituendo presidio di Tmessa, era invece possibile provvedere con i reparti libici già in loco, opportunamente rischierati e riorganizzati. La nota dolente era il materiale, in quanto per i 6 battaglioni libici e le 23 compagnie mitraglieri da posizione distribuiti tra il Fezzan e la Cirenaica, e per le 3 compagnie sahariane non ancora completamente equipaggiate, veniva individuata un'esigenza complessiva di 193 autocarri Lancia 3RO, 15 autocarri sahariani A.S.37, 86 pezzi anticarro e 18 mitragliere da 20 mm. Nessuna di queste richieste poteva essere soddisfatta con l'urgenza più volte sottolineata da Supercomando ASI, e anche le previsioni più ottimistiche, che parlavano di qualche mese, sarebbero state sconvolte dal sopraggiungere di più pressanti esigenze.

Nel frattempo, nel quadro di un riordinamento dei reparti libici mirato a incrementarne la potenza di fuoco e a ridurne il peso logistico, veniva deciso di sostituire le vecchie mitragliatrici Schwarzlose di preda bellica, raffreddate ad acqua, con mitragliatrici FIAT mod. 35 raffreddate ad aria. Sul finire di ottobre all'elenco dei materiali «indispensabili per dare una certa consistenza alla vigilanza della zona pregebelica, sirtica e sahariana, ove le puntate di mezzi meccanizzati nemici si fanno sempre più ardite e frequenti» furono quindi aggiunte 230 mitragliatrici, con 132 supporti per il tiro contraereo, e inoltre 5 autovetture e 10 apparati radio a onde corte.[74] Qualcosa cominciò a muoversi verso la fine dell'anno, quando alla Direzione Generale d'Artiglieria fu ordinato di approntare 70 pezzi da 47/32, completi di congegni di puntamento, prelevandoli dalla produzione con precedenza su ogni altra esigenza per inviarli a Tripoli con il primo convoglio in partenza,[75] e misure analoghe furono decise per gli altri

[74] Comando Superiore Forze Armate Africa Settentrionale, Stato Maggiore, *Potenziamento del Sahara Libico*, n. 01/17244 Op del 21 ottobre 1941, AUSSME, Rep. I-4, b. 16, f. 1, Avvenimenti nel Sahara Libico.

[75] Stato Maggiore Regio Esercito, Ufficio Servizi II, *Armi sfuse per il potenziamento del Sahara Libico*, n. 54878 del 23 dicembre 1941, AUSSME, Rep. I-4, b. 16, f. 1, Avvenimenti nel Sahara Libico.

equipaggiamenti, senza peraltro ottenere un effetto immediato. Oltre che con i problemi di produzione, bisognava infatti fare i conti con le altre necessità del momento e con le difficoltà dei trasporti per l'Africa Settentrionale, ragion per cui nel gennaio del 1942 la situazione era sostanzialmente invariata rispetto all'ottobre precedente.[76]

Pur perfettamente equipaggiata, una catena di presidi non avrebbe potuto neutralizzare l'attività delle pattuglie esploranti avversarie, e tanto meno svolgerne una analoga, se la sua organizzazione non fosse stata completata con un dispositivo aereo in grado di sviluppare un'azione di sorveglianza a largo raggio e di intervenire all'occorrenza in chiave offensiva. I programmi di potenziamento concepiti in primavera non avevano avuto lo sviluppo previsto, e dopo il trasferimento a Misurata degli S.81 l'aviazione sahariana era rimasta con i Ghibli, sempre più logori, e con qualche CR.42. Se questa configurazione aveva potuto sembrare adeguata durante i mesi estivi, quando la minaccia si era fortemente ridimensionata, con l'avvicinarsi dell'inverno un tale stato di cose non era più accettabile. Di qui la richiesta di velivoli a grande autonomia, tipo S.79, per le ricognizioni a lungo raggio, e di una squadriglia di CR.42, nonché di una decina di Ca.311, in grado di portare fino a 500 chilogrammi di bombe, da impiegare in stretta cooperazione con le pattuglie motorizzate sahariane per far fronte a eventuali attacchi lanciati da Cufra o dal Tibesti in concomitanza con un'azione su vasta scala sul fronte egiziano. Come i mezzi necessari al potenziamento del dispositivo terrestre, anche questi velivoli avrebbero dovuto essere inviati dall'Italia, dal momento che la 5ª Squadra Aerea non poteva distogliere nessuno dei suoi reparti dal fronte principale.[77] Con questi provvedimenti era però ragionevole ritenere che sarebbe stato possibile raggiungere l'obiettivo di ridurre la libertà di movimento delle forze avversarie e nel contempo incidere sull'atteggiamento delle popolazioni dell'interno riaffermando con decisione la presenza italiana.

Ancora una volta tuttavia le risorse necessarie, per quanto non particolarmente consistenti, andavano al di là delle disponibilità del momento e, in attesa del

---

[76] Nell'ottobre 1941 il Comando Sahara Libico contava 130 ufficiali, 174 sottufficiali, 780 graduati e soldati italiani, 2991 graduati e soldati libici, con 28 mitraglieri da 20 mm, 16 cannoni controcarro da 47/32, 16 cannoni da 77/28, 257 automezzi, numeri che nel gennaio 1942 erano cambiati di poco: 130 ufficiali, 204 sottufficiali, 796 graduati e soldati italiani, 2869 graduati e soldati libici, con le stesse armi pesanti, alle quali si erano aggiunti 8 cannoni controcarro da 37/54 e 3 cannoni da 75/27, e 245 automezzi (A. MOLINARI, *Desert Raiders* op. cit., p. 31-33).

[77] Comando Superiore Forze Armate Africa Settentrionale, Stato Maggiore, *Organizzazione della vigilanza desertica*, promemoria dell'11 settembre 1941, AUSSME, Rep. I-4, b. 16, f. 1, Avvenimenti nel Sahara Libico.

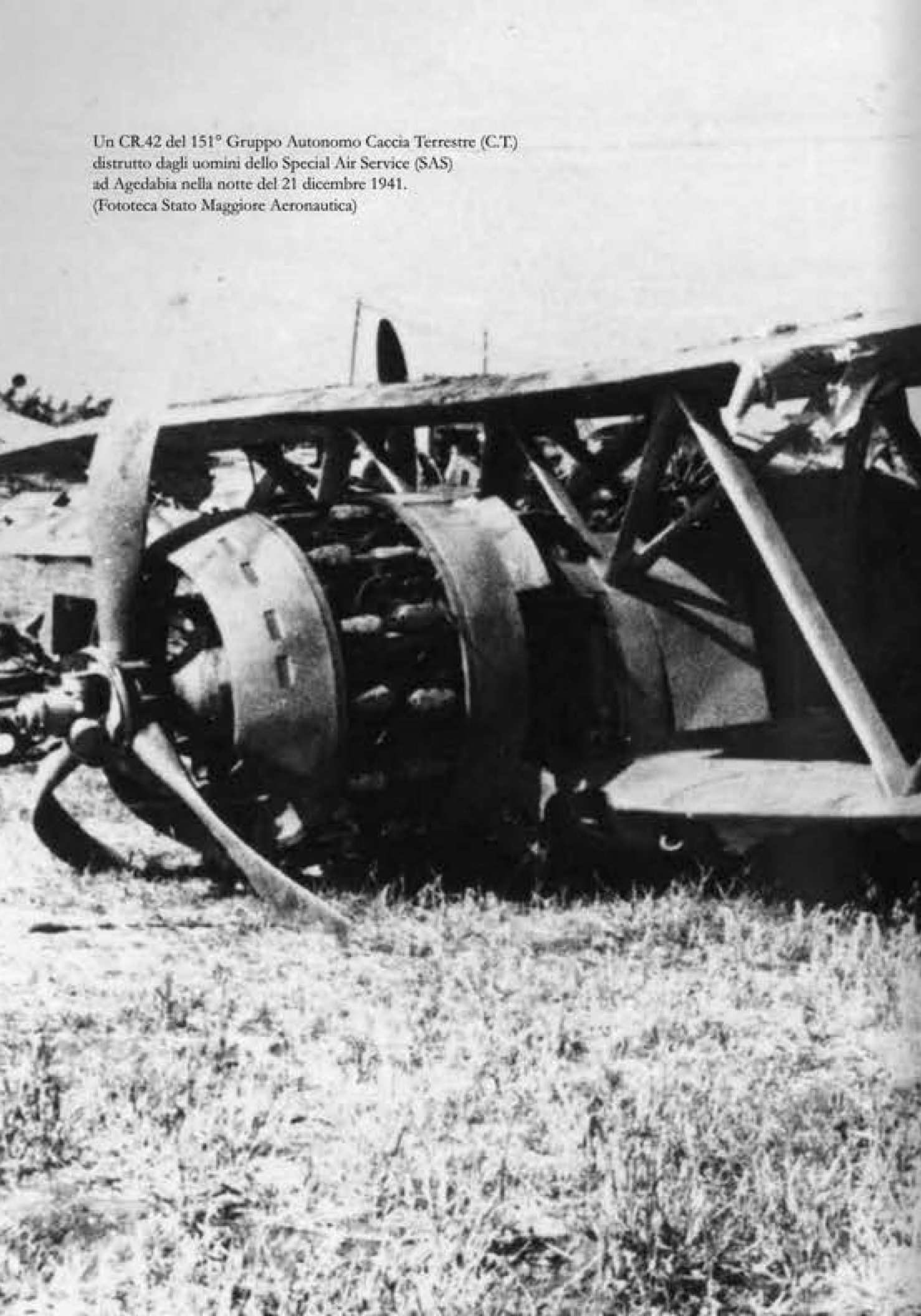
previsto potenziamento della 5ª Squadra Aerea, l'aviazione sahariana avrebbe dovuto continuare a far affidamento sui suoi Ghibli. In questo scenario la 26ª squadriglia venne trasferita a Gialo per coprire l'ampio quadrilatero avente per vertici la stessa oasi di Gialo, Bir Tarfui, Garet Alem, Uadi Mra. Qui il velivolo si confermò l'avversario più insidioso per le pattuglie del LRDG delle quali, oltre a segnalare le tracce e a localizzare i depositi di rifornimenti nascosti nel deserto, individuò in più di un'occasione la posizione, pur senza riuscire a far intervenire in tempo utile le colonne celeri dei presidi e tanto meno a infliggere danni di rilievo con le armi di bordo. Nel mese di ottobre, ad esempio, in cui i 4 Ca.309 della 26ª totalizzarono 31 sortite, automezzi avversari furono avvistati il giorno 10 a sud-ovest di Gialo, il 13 a ovest di Gicherra, il 18 nella zona dello Uadi Mra. Sempre il 13 ottobre, dopo il primo avvistamento a opera di uno dei bimotori della squadriglia, un secondo Ghibli aveva bombardato e mitragliato da non più di 200 metri di quota gli automezzi in rapido allontanamento senza riuscire a rallentarli di quel tanto da permettere alla colonna celere di Gialo di raggiungerli. In un'ulteriore dimostrazione della scarsa efficacia dell'armamento di piccolo calibro del Caproni, una delle camionette era stata apparentemente colpita ma i danni avevano potuto essere riparati prima dell'arrivo della colonna italiana.[78]

In quello scorcio del 1941 nubi minacciose si andavano addensando all'orizzonte. Secondo una fonte informativa tedesca, il cui rapporto era datato tra il 12 e il 25 settembre, era imminente un'offensiva britannica dall'Egitto verso la Cirenaica accompagnata da una puntata verso Tripoli delle forze "degaulliste" e belghe raccolte nella zona del lago Ciad. Anche se questa notizia non era confermata dal Servizio Informazioni Militare (SIM), che guardava con scetticismo all'eventualità di una operazione contro il Sahara Libico in considerazione delle difficoltà ambientali e dei problemi logistici da superare, il Comando Supremo ordinò al Comando Superiore delle Forze Armate in Africa Settentrionale (SUPERASI) di intensificare la vigilanza aerea e terrestre verso le provenienze dall'Africa Equatoriale Francese.[79]

Lo scetticismo non era fuori luogo: il SIM valutava correttamente che le forze francesi in Ciad fossero equivalenti a non più di una divisione sparpagliata su un territorio vastissimo e costituita nella quasi totalità da truppe senegalesi con scarse artiglierie e una limitata dotazione di automezzi, nonostante i rinforzi

[78] Diario Storico 26ª Squadriglia Sahariana, ottobre-dicembre 1941, Diari storici 2ª Guerra Mondiale, AUSSMA, Rep. 446. Il bimotore, decollato alle 9:55 e rientrato alle 11:30, era pilotato dal comandante di squadriglia, tenente Alfredo Cappellini e dal sottotenente Natale Oltremare, con il 1° Aviere Armiere Gavino Filia. Nell'occasione furono sganciate 6 bombe di tipo imprecisato e sparati 300 colpi di mitragliatrice.

[79] Comando Supremo, telegramma per SUPERASI n. 30746 Op. del 20 ottobre 1941, AUSSME, Rep. 1-4, b. 18, f. 2.



Un CR.42 del 151° Gruppo Autonomo Caccia Terrestre (C.T.)
distrutto dagli uomini dello Special Air Service (SAS)
ad Agedabia nella notte del 21 dicembre 1941.
(Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

ricevuti di recente.[80] La via più diretta per il Fezzan era la pista che toccava le oasi di Mogigo, Bilma, Murzuch, lunga 1000 chilometri fino al confine libico e altri 1350 fino a Murzuch, ma questa era anche la via più improbabile dal momento che si sviluppava nei territori dell'Africa Occidentale Francese controllata dal governo di Vichy. Rimanevano quindi le meno agevoli piste che attraversavano le regioni del Borkou e del Tibesti, con un tortuoso sviluppo di circa 1100 chilometri fino al confine e di 1600 fino a Murzuch, da dove si sarebbero presentate alle truppe degaulliste due possibili direttrici: da un lato la rotabile che per Brach arrivava a Tripoli, dall'altro quella che, dopo aver toccato l'oasi di Socna, si immetteva nella via litoranea a Misurata. Da Socna sarebbe stato anche possibile procedere su Zella per cercarvi un collegamento con le forze che da Cufra avessero eventualmente puntato su El Agheila.

Disegnate così le possibili linee d'azione dell'avversario, non c'era dubbio sul fatto che le distanze in gioco, la natura desertica e inospitale di quelle regioni, la mancanza di buone vie di comunicazione, permettessero di escludere un'azione in forze dall'Africa Equatoriale Francese verso la Tripolitania. Dal momento che non tutte le forze segnalate in Ciad avrebbero potuto essere impiegate in un'eventuale offensiva, l'entità della minaccia non avrebbe potuto essere molto più consistente di quella che si era materializzata prima a Murzuch in gennaio e poi a Cufra in febbraio. Era quindi ragionevole ipotizzare l'impiego di non più di duemila o tremila uomini motorizzati e forse di un migliaio cammellati. In questa prospettiva non era ritenuto conveniente organizzare la difesa a sud di Murzuch, per coprire un territorio di nessun valore militare, economico e politico, molto lontano dalle proprie basi e oltre il limite delle rotabili, e neppure ripiegare verso Hon, dove il logorio logistico imposto all'avversario non avrebbe compensato l'abbandono di una regione di una certa importanza e l'impatto che questo ripiegamento avrebbe avuto sulle popolazioni. L'offensiva "de gaullista" doveva quindi essere fermata all'altezza di Murzuch, e a tal fine, nel ritenere che le forze disponibili fossero sufficienti e non fossero necessari rinforzi dalla fascia costiera o dalla Cirenaica, il Comando Supremo suggeriva di rinforzare i presidi di Murzuch e di Zuila e di occupare la zona di Tmessa a sbarramento della direttrice Uau el-Chebir-el Fogaha-Hon, sguarnendo nel caso i presidi di Mizda e Nalut, non direttamente minacciati, e quello di Hon, rafforzato a suo tempo quando le forze britanniche erano attestate sulla linea El Agheila-Marada e potevano quindi per Zella e Hon aggirare lo schieramento italo-tedesco nella Sirte. Doveva poi essere rafforzata l'aviazione sahariana, che a Hon aveva al momento soltanto 11 velivoli, e doveva essere pianificato il bombardamento

[80] Comando Supremo, S.I.M., *AFRICA EQUATORIALE FRANCESE - Entità e dislocazione delle forze degaulliste*, promemoria del 21 ottobre 1941, AUSSME, Rep. I-4, b. 18, f. 2.

delle basi logistiche avversarie nel Tibesti, ove fosse stato possibile accertarne l'ubicazione.[81]

A partire dal 3 novembre i principali campi di aviazione della regione sahariana vennero quindi attrezzati per accogliere dei CR.42, secondo un'ipotesi di impiego che prevedeva il possibile utilizzo di un intero gruppo, e il 5 novembre una sezione di questi biplani si rischierò dall'aeroporto K.2 di Bengasi a Gialo, affiancandosi alla 26ª Squadriglia. Per quanto riguarda l'attività operativa, il 4 novembre un S.79 della 175ª Squadriglia decollato da Hon per una ricognizione sulla zona di Bardai, nella regione del Tibesti, bombardò un accampamento a Zouar, una delle località di radunata delle forze della Francia Libera.

Leclerc era in effetti intenzionato ad agire in concomitanza con l'operazione Crusader, lanciata dall'8ª Armata britannica il 18 novembre 1941, ma la preparazione logistica richiese più tempo del previsto e quel ciclo operativo si esaurì prima che potesse far entrare in azione le sue forze. La minaccia contro il Sahara Libico mancò così per il momento di materializzarsi ma l'aviazione sahariana fu comunque interessata dagli eventi che si svilupparono in Cirenaica. Alle 9:30 del 18 novembre, infatti, 6 Hurricane mitragliarono il campo di Gialo danneggiando al suolo un CR.42 e un Ghibli della 26ª Squadriglia, e avendo rapidamente ragione dei due biplani da caccia che si erano alzati in volo per affrontarli. Due ore più tardi l'attacco fu ripetuto da un solitario bimotore Blenheim le cui bombe però non esplosero e che venne dato per probabilmente abbattuto dalla reazione della contraerea. Il pomeriggio del 21 novembre un Ghibli della 26ª segnalò una colonna di automezzi a Uadi Huseim e l'indomani, tra le 10 e le 11 del mattino, due Ca.309 attaccarono un altro concentramento di mezzi avversari nei pressi dell'oasi di Gicherra, sganciando 56 spezzoni senza con questo modificare il corso degli eventi. La non lontana oasi di Augila fu infatti occupata nelle stesse ore da forze britanniche e alle 13 la 26ª Squadriglia ebbe l'ordine di trasferirsi ad Agedabia, che i 3 Ghibli efficienti raggiunsero nel pomeriggio, decollando mentre sul campo si affacciavano automezzi avversari in ricognizione.[82] L'oasi di Gialo sarebbe caduta in mani britanniche due giorni dopo e in quella circostanza furono fatti prigionieri i 22 uomini della 26ª, specialisti e personale di governo, lasciati indietro per mancanza di mezzi di trasporto.[83]

---

[81] Comando Supremo, 1° Reparto-Ufficio Operazioni, *Eventuali azioni degaulliste dal Ciad*, promemoria del 23 ottobre 1941, AUSSME, Rep. I-4, b. 18, f. 2.

[82] Diario Storico 26ª Squadriglia Sahariana, ottobre-dicembre 1941, Diari storici 2ª Guerra Mondiale, AUSSMA, Rep. 446.

[83] Quello stesso 23 novembre cadde in combattimento anche un ufficiale osservatore della 26ª Squadriglia, il sottotenente Pierpaolo Mauri, abbattuto a bordo di un Ca.311 della 32ª che avrebbe dovuto guidare verso Gialo una formazione di velivoli da caccia.

Il 25 novembre la 26ª rientrò a Hon con due soli velivoli, lasciando in riparazione ad Agedabia il terzo, distrutto al suolo l'indomani da un'incursione aerea. Si chiudeva così un mese in cui la squadriglia aveva totalizzato 36 sortite in condizioni sempre più difficili, fino al punto di vedere quasi azzerata la sua capacità operativa. Era del resto tutta l'aviazione del Sahara a essere in crisi, dal momento che anche la 99ª Squadriglia poteva schierare un numero molto ridotto di velivoli. Alla 99ª, agli ordini del capitano Antonio Romeo, sarebbero stati aggregati i 3 S.79 arrivati a Hon il 17 dicembre, attuando finalmente una delle misure di potenziamento individuate qualche mese prima. Era invece esclusa per il momento l'assegnazione di velivoli da caccia, stante l'impossibilità di sguarnire il fronte di combattimento principale, con la sola eccezione di una squadriglia di CR.42 destinata a Hon. La zona di Hon era infatti da considerare a tutti gli effetti come facente parte del fronte est, all'epoca appoggiato alla linea El Agheila-Marada-Zella di cui Hon era il naturale terminale, e nella zona tra Marada e Zella si infiltravano i reparti motorizzati esploranti dell'avversario. Le caratteristiche del biplano FIAT non erano certo ottimali per il previsto impiego in ambiente desertico e non a caso veniva ordinato che i piloti effettuassero innanzitutto qualche missione di ambientamento con i Ghibli,[84] mentre ne era escluso l'impiego a grande distanza dal campo anche nell'ipotesi ritenuta impraticabile di farli guidare via radio da un ricognitore.[85] I CR.42 del resto erano generalmente sprovvisti di radio per cui questa soluzione era del tutto teorica, e nella pratica le ricognizione armate sarebbero state effettuate soprattutto dai bimotori Ca.309 dell'aviazione sahariana e Ca.311 dei reparti da osservazione aerea.

[84] Comando 5ª Squadra Aerea, Ufficio Operazioni, *Promemoria per l'Ecc. il Capo di S.M. della R. Aeronautica*, n. 179/OP2 del 18 gennaio 1942, a firma del generale di squadra aerea Vittorio Marchesi, AUSSMA, Rep. I.T-1 B-1/25-1, b. 37, f. 5.

[85] *Promemoria per l'Ecc. il Comandante la V Aerosquadra*, n. 1210 del 27 gennaio 1942, a firma del generale di squadra aerea Rino Corso Fougier, AUSSMA, Rep. I.T-1 B-1/25-1, b. 37, f. 5.

Il raid di Fort Lamy

L'importanza della rotta aerea da Takoradi a Karthum non era intanto sfuggita ai comandi italo-tedeschi che nel gennaio del 1942, nell'imminenza della ripresa offensiva che per la seconda volta avrebbe cacciato le forze britanniche dalla Cirenaica, tentarono di interromperla attaccando il vitale scalo di Fort Lamy.[86] La distanza da coprire era però tale da richiedere soluzioni che andavano oltre le possibilità dei reparti da bombardamento della Regia Aeronautica e anche del Sonderkommando Blaich, il reparto speciale agli ordini del capitano Theo Blaich che la Luftwaffe aveva proiettato nel Sahara Libico. Hon, dove era stato rischierato il bombardiere Heinkel He.111 del II/KG4 (II Gruppe/Kampfgeschwader 4) messo a disposizione di Blaich, era lontana 1900 chilometri da Fort Lamy, e Murzuch quasi 1700. Serviva un campo trampolino, ruolo per il quale il maggiore Ottaviano Vimercati Sanseverino, un veterano del Sahara, propose il campo di fortuna di Bir Musciurù, da lui individuato nel 1936. In quella sperduta località, a un centinaio di chilometri dalla frontiera con il Ciad e 135 chilometri a sud di Gatrun, il terreno era sufficientemente compatto da permettere il decollo a pieno carico del bombardiere che, per coprire i 1300 chilometri di distanza, sarebbe stato modificato installandovi due serbatoi supplementari da 160 litri ciascuno prelevati da un trimotore S.81 fuori uso. La modifica, studiata da Vimercati Sanseverino, fu introdotta sul bimotore tedesco al suo arrivo a Bir Musciurù il 21 gennaio 1942, e il velivolo così attrezzato fu quindi rifornito con i 4000 litri di carburante che un S.81 aveva portato da Sebha.

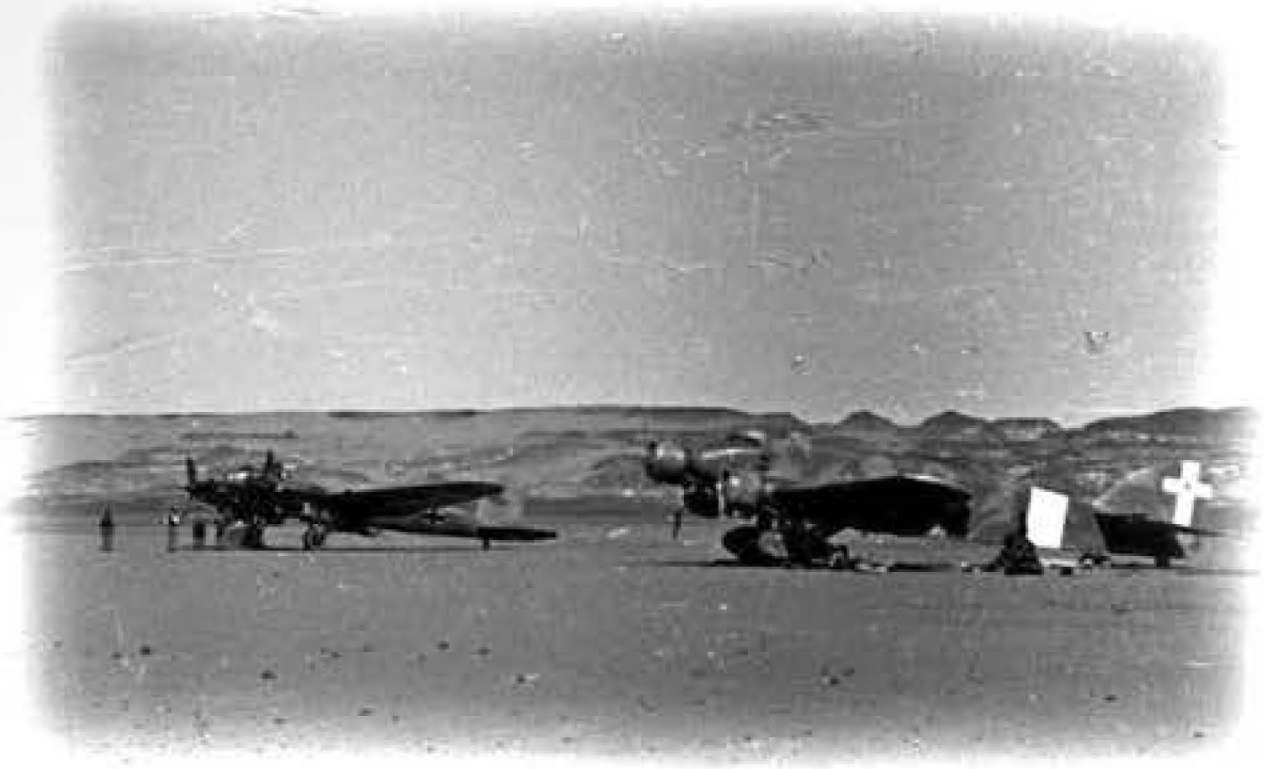
Il bombardiere si alzò in volo alle 8:15 del 22 gennaio con 6 uomini di equipaggio tra i quali Blaich e Vimercati Sanseverino, responsabile della navigazione, un carico di benzina di 5000 litri e un armamento di caduta costituito da 16 bombe da 50 chilogrammi.[87] Il decollo non presentò inconvenienti e così pure la prima

---

[86] B. DI MARTINO, *Il raid di Fort Lamy*, in «I Quaderni della Rivista Aeronautica», 6/2010, p. 88-96; A. SCARAGLINO. http://www.storiediguerra.eu/2017/10/16/fort-lamy-un-colpo-di-mano-nella-guerra-degli-approviggionamenti/.

[87] Il capitano Theo Blaich era un vecchio coloniale, già proprietario di una piantagione in Camerun. Rientrato in Germania nel 1939 si era arruolato nella Luftwaffe portando con sé un Messerschmitt Bf.108 Taifun di sua proprietà, un monomotore da turismo che avrebbe utilizzato anche in Libia. Consulente di Rommel per le questioni africane, aveva sostenuto la necessità di conquistare Fort Lamy ed era riuscito a ottenere l'autorizzazione di Rommel a organizzare almeno un raid aereo. Il maggiore Vimercati Sanseverino aveva una non comune conoscenza dell'interno della Libia e per questo era stato designato come navigatore. Gli altri quattro membri d'equipaggio erano il tenente (Oberleutnant) Frantz Bohnsack, pilota, il pari

parte del percorso. Sul Ciad, però, con l'infittirsi delle nuvole di sabbia trasportate dal vento la visibilità diminuì bruscamente, causando un errore di navigazione scoperto e corretto soltanto quando il bimotore si trovò a 2500 metri di quota sul fiume Chari, 140 chilometri a sud di Fort Lamy.[88] Risalito l'ampio corso d'acqua l'Heinkel He.111 arrivò sull'obiettivo alle 14:30 provenendo da sud, lungo l'abituale rotta di avvicinamento del corriere aereo della BOAC (British Overseas Airways Corporation) di cui a terra si attendeva l'arrivo proprio in quelle ore. La difesa contraerea, peraltro rappresentata soltanto da 2 cannoni Bofors da 40 mm, fu quindi colta del tutto di sorpresa, entrando in azione soltanto quando il solitario incursore era ormai fuori tiro.



Bir Musciurù, 21 gennaio 1942, il bimotore Heinkel He.111 che l'indomani avrebbe bombardato Fort Lamy e il trimotore S.81 di supporto. (AUSSMA)

grado Frantz Dettman, corrispondente di guerra, il sergente maggiore capo (Oberfeldwebel) Heinrich Geissler, motorista, e il maresciallo (Unteroffizier) Wichmann, marconista. (D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne* op. cit., p. 85-87)

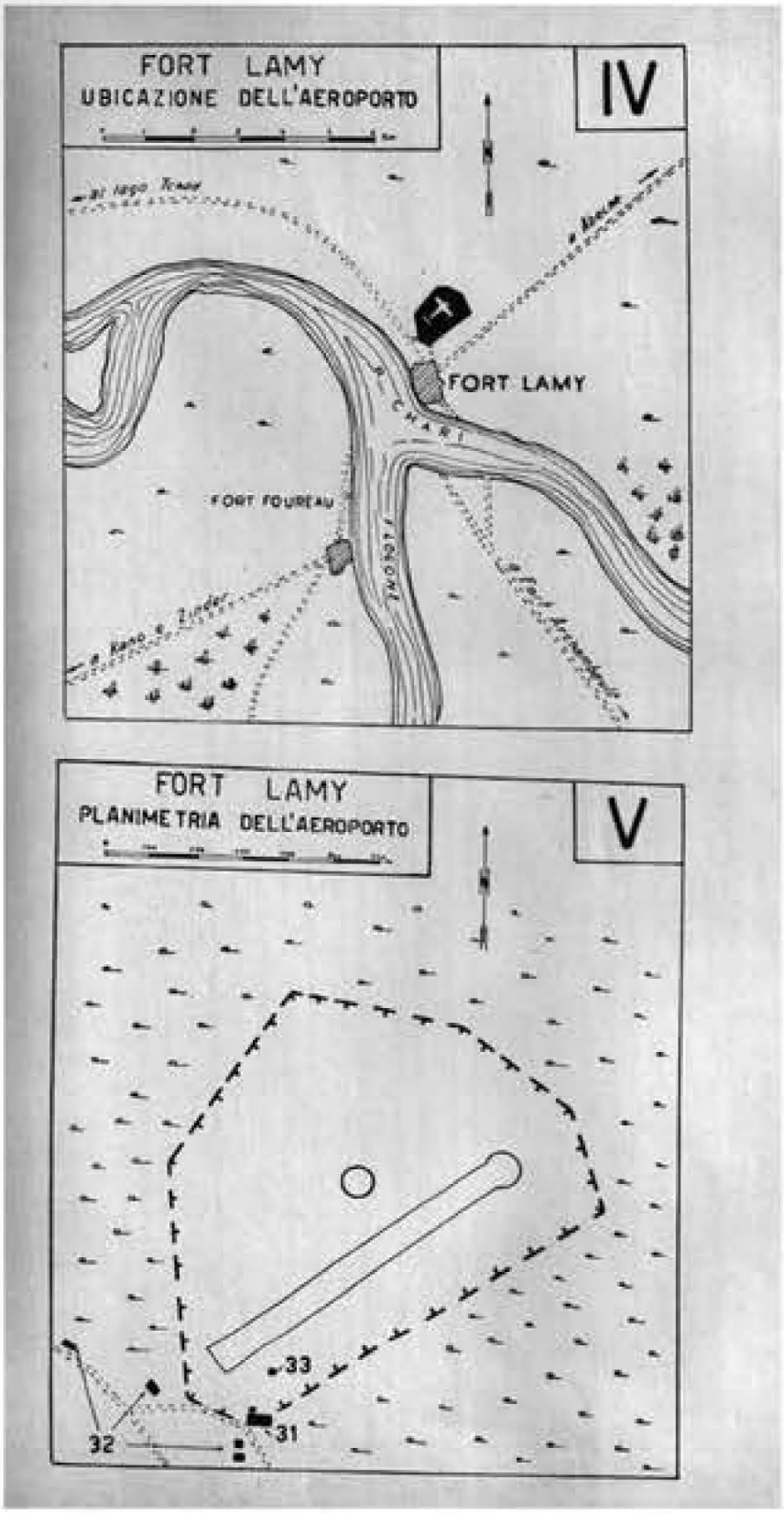
[88] Comando 5ª Squadra Aerea, *Relazione azione 22 genn. 1942 Magg. Vimercati*, n. 350/OP7 del 4 febbraio 1942, AUSSMA, Rep. LT-1 B-1/25, b.37, f.5.

Favorito da una visibilità tornata eccellente, l'equipaggio localizzò facilmente l'aeroporto a nord della città, con la pista orientata in senso est-ovest, una grande aviorimessa fiancheggiata da altre più piccole e un vasto deposito di fusti di carburante tra il margine del campo e il fiume. L'insieme di queste circostanze facilitò il puntamento: le bombe centrarono con grande precisione l'hangar principale, una vicina palazzina e soprattutto il deposito di benzina in cui si sviluppò un incendio di grandi proporzioni. La densa colonna di fumo nera rimase ben visibile per una buona mezzora mentre il bombardiere era sulla via del ritorno, e in effetti stavano bruciando 400.000 litri di carburante su un totale di 600.000. Le bombe avevano poi causato 5 feriti tra i soldati indigeni di guardia e distrutto nell'hangar 5 bimotori Bristol Blenheim, 3 bimotori Glenn Martin tipo Maryland, 2 Potez 29 e un Potez 540 del GRB 1.

Il raid poteva dirsi un successo ma per l'equipaggio dell'Heinkel non era ancora tempo di rilassarsi. La maggior durata del percorso di andata significava non solo un consumo superiore ma anche un ritardo sulla tabella di marcia tale che il tramonto trovò il bombardiere ancora sui monti Tummo, in prossimità del confine. Raggiungere Bir Musciurù nella fitta oscurità delle notti del deserto sarebbe stato difficile e pericoloso per cui fu deciso di atterrare in un'ampia spianata a oriente di quelle montagne. Nei serbatoi c'erano non più di 300 litri di benzina, insufficienti per rientrare al campo trampolino, e fu chiesto quindi soccorso via radio. Un repentino peggioramento delle condizioni atmosferiche prolungò l'attesa per quattro giorni, con le scorte di viveri e di acqua si esaurivano a una temperatura di 36 gradi all'ombra. Il 26 gennaio, dopo ripetuti e infruttuosi tentativi, un Ca.309 dell'aviazione sahariana riuscì finalmente a rintracciare il bimotore. Il pilota, tenente Duarte, atterrò immediatamente per prestare i primi soccorsi, e il giorno dopo l'Heinkel, rifornito di benzina da uno Ju.52, decollava alla volta di Hon.[89]

L'incursione su Fort Lamy, celebrata dalla propaganda dell'Asse come un successo di portata strategica, suscitò un certo allarme, tanto che Leclerc si affrettò a richiedere all'alleato britannico una seconda sezione Bofors e a ordinare la dispersione dei depositi di benzina e dei velivoli. Si trattò però di un raid isolato, di una bella impresa aviatoria che non ebbe conseguenze durature e che, semmai, evidenziò quanto fossero limitate le possibilità delle forze aeree dell'Asse in quella regione.

[89] Secondo alcune fonti, l'imminente arrivo di un periodo di maltempo, che in effetti rischiò di compromettere il successo dell'azione, era stato volutamente taciuto dall'ufficiale tedesco che aveva seguito la pianificazione del raid, in realtà un agente britannico che poco tempo dopo sarebbe stato scoperto e giustiziato. (D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne* op. cit., p. 86)



L'ubicazione e la pianta dell'aeroporto di Fort Lamy,
da una monografia dello Stato Maggiore della Regia Aeronautica. (AUSSMA)

I sabotatori del SAS

L'estate del 1941 vide al Cairo la nascita di un reparto di forze speciali destinato ad acquistare una fama leggendaria che lo circonda ancora oggi, alimentata anche da quel particolare approccio, apparentemente irriverente di ogni forma di disciplina, che da sempre caratterizza questi reparti, e che, lungi dall'essere espressione di sciatteria, è invece il risultato dell'abitudine a operare al di fuori di qualunque schema e oltre i confini dell'ortodossia.

Il capitano Archibald David Stirling, classe 1915, di antica e nobile famiglia scozzese, era un altro esponente di quell'alta società così ben rappresentata nell'esercito britannico in generale e nei ranghi delle unità del deserto in particolare, dove uomini come Stirling erano attirati non solo dal senso del dovere ma anche, se non soprattutto, dallo spirito di avventura e dal desiderio di combattere. Con loro c'era una vasta umanità proveniente da ogni angolo dell'impero e dal passato più diverso, tanto da far dire, con una certa esagerazione ma non senza qualche ragione, che in quei reparti si trovavano insieme uomini usciti dalle scuole più elitarie e dai sobborghi più malfamati.

Ottenuto un brevetto di ufficiale nelle Scots Guards nel 1937, attraverso quella peculiare istituzione del mondo universitario britannico che era l'Officer Training Corps, nel giugno del 1940 Stirling si era arruolato volontario nel No. 8 Commando e nella primavera del 1941, quando questo era stato sciolto, si era ritrovato al Cairo senza un incarico preciso. Colpito dalle imprese dei paracadutisti tedeschi in Belgio, nei Paesi Bassi e soprattutto a Creta, aveva deciso di sperimentare in proprio l'uso del paracadute, quale primo passo verso la creazione di una speciale unità di sabotatori-paracadutisti, un'idea che aveva concepito insieme a un ufficiale delle Welsh Guards, il tenente John Steele Lewes, come lui desideroso di azione. La sera di un giorno di giugno, Stirling, pur senza avere alcuna preparazione specifica, si unì a Lewes e ad altri quattro volontari per effettuare il primo lancio nel deserto di paracadutisti britannici. Questo primo esperimento avrebbe potuto essere la fine della sua carriera perché il paracadute si impigliò nei piani di coda del Vickers Valiant che aveva portato in quota i sei uomini, e pur riuscendo poi a sfilarsene non si aprì del tutto, depositandolo al suolo con un impatto violento che gli costò una lunga degenza all'ospedale militare scozzese del Cairo.

I postumi dell'incidente avrebbero perseguitato Stirling per tutta la vita, ma quelle settimane di forzata immobilità gli permisero di mettere su carta il suo progetto di un'unità speciale destinata a infiltrarsi dal cielo in piccoli gruppi nelle

retrovie delle forze italo-tedesche per colpirne con azioni mirate di sabotaggio i punti sensibili, in particolare aeroporti e depositi. Compiuta la missione, i sabotatori avrebbero raggiunto località prestabilite dove li avrebbero attesi le pattuglie motorizzate del LRDG per riportarli nelle linee britanniche. Il loro campo d'azione sarebbe quindi stata la fascia costiera, ma la conoscenza del deserto che avevano gli uomini del LRDG sarebbe stata fondamentale per il successo della delicata fase di rientro. Per poter svolgere efficacemente questa tipologia di missione, l'unità speciale immaginata da Stirling doveva avere la massima libertà nel reclutamento e nella scelta dell'equipaggiamento, pieno accesso ai dati di intelligence più aggiornati, e uno status particolare che la ponesse direttamente alle dipendenze del massimo vertice militare, data la natura strategica e non tattica delle sue azioni. Dall'insieme di queste caratteristiche non è difficile arrivare a catalogarla come unità delle forze speciali, concetto oggi di uso corrente ma all'epoca del tutto innovativo.

Nella consapevolezza di quanto il suo progetto fosse lontano dall'ortodossia accettata, Stirling aveva la certezza che se lo avesse inoltrato lungo la scala gerarchica il documento si sarebbe arenato a uno dei livelli intermedi della burocrazia militare, finendo con l'essere inesorabilmente cestinato. Per scongiurare questo rischio, quando a luglio inoltrato fu finalmente in grado di alzarsi dal letto, decise di ignorare le procedure e, secondo il suo tipico stile, di arrivare direttamente al vertice. La leggenda successiva ha romanzato il modo in cui, eludendo tutti i controlli, riuscì a entrare nel quartier generale delle forze britanniche del Medio Oriente e a raggiungere fortunosamente l'ufficio del sottocapo di stato maggiore, generale Neil Ritchie, e a farsi ascoltare prima di essere acciuffato dalla sicurezza che era alle sue calcagna, ma con tutta probabilità le cose andarono in modo molto meno avventuroso. Sia Ritchie, sia il nuovo comandante in capo del Medio Oriente, Sir Claude Auchinleck, erano scozzesi, durante la Grande Guerra entrambi avevano prestato servizio sul fronte occidentale con suo padre, il generale Archibald Stirling, Auchinleck era un vecchio amico di famiglia e Ritchie era stato più volte a caccia nella tenuta degli Stirling a Keir, nel Perthshire, e quella era un'epoca in cui i legami di reggimento, di classe e di famiglia avevano un peso. Stirling poi sapeva farsi ascoltare e non sorprende quindi che Aunchileck e Ritchie gli abbiano dato carta bianca. Si può dire con buona certezza che questo fu però possibile solo per il particolare contesto ambientale, quello dell'esercito britannico, con le sue fortissime tradizioni reggimentali e i suoi intrecci di altrettanto forti legami familiari e sociali, e per il particolare momento storico, con le armate italo-tedesche ammassate alla frontiera egiziana dopo una travolgente avanzata attraverso la Cirenaica, ma quella decisione avrebbe avuto conseguenze di lunga portata.

Mentre veniva avviato il reclutamento, e iniziato un improvvisato

addestramento alle tecniche di lancio dei primi volontari, per iniziativa del colonnello Dudley Wrangel Clarke, l'ufficiale incaricato di gestire le attività di inganno a livello strategico, al reparto in via di approntamento fu dato il nome di Distaccamento L (L Detachment) di una fantomatica Special Air Service Brigade, allo scopo di far credere al nemico, per il tramite dei molti informatori dell'Asse operanti al Cairo, che esistesse una brigata paracadutisti forte di almeno 12 distaccamenti.[90] La selezione e l'addestramento non furono facili, anche perché non c'era alcuna esperienza sulla preparazione al lancio, e le soluzioni empiriche utilizzate causarono non pochi incidenti. Molto dure furono poi le esercitazioni condotte nel deserto, per familiarizzare con l'ambiente, spingendo al limite la capacità di resistenza alla fatica e alla sete, e apprendere le tecniche di navigazione, necessarie durante gli spostamenti a piedi per arrivare prima sull'obiettivo e poi all'appuntamento con le pattuglie del LRDG, ma all'inizio di novembre il Distaccamento L agli ordini di Stirling era in grado di schierare 5 squadre di paracadutisti, o "stick", a indicarne la modalità di lancio in sequenza, composte ognuna da un ufficiale e 10 "other ranks", sottufficiali e uomini di truppa.

Il 10 novembre, mentre si stavano completando i preparativi per l'operazione Crusader, la controffensiva che avrebbe dovuto cacciare Rommel e le sue forze dalla Cirenaica, liberare Tobruk e impadronirsi dei campi di aviazione costieri necessari a garantire copertura aerea ai convogli per Malta, il brigadier generale Alexander Galloway, responsabile delle operazioni presso il quartier generale del Medio Oriente, diramò le disposizioni per un'azione contro gli aeroporti dell'Asse tra Timimi e Gazala, a ovest di Tobruk, che riprendeva e ampliava il progetto iniziale di Stirling.[91] L'operazione, a cui fu dato il nome in codice Squatter, prevedeva che nella notte del 16 novembre, quindi poco più di 24 ore prima dell'inizio dell'operazione Crusader, fissato per il giorno 18, 5 velivoli da trasporto Bristol Bombay del No. 219 Squadron decollati da Bagush, in Egitto, lanciassero le 5 squadre, una delle quali guidata dallo stesso Stirling, nell'area di Bir Temrad, a sud-ovest di Gazala, in una zona baricentrica rispetto ai 5 aeroporti da colpire. Gli ordini erano di distruggere quanti più velivoli possibile, dando la precedenza ai caccia rispetto ai bombardieri e ai velivoli tedeschi rispetto agli italiani. A tal fine gli uomini del SAS erano equipaggiati con speciali ordigni esplosivi e incendiari con spoletta a tempo studiati e realizzati da Lewes di cui portavano il nome. L'arrivo dei Bristol Bombay sarebbe stata mascherata dal bombardamento da parte della RAF degli stessi campi obiettivo della missione,

[90] B. MACINTYRE, *SAS Rogue Heroes. The authorized war time history from the secret SAS archives*, London, Penguin Books, 2017, p. 24-25.

[91] Ivi, p. 53-56.

e le esplosioni delle bombe e i bengala illuminanti avrebbero dovuto anche facilitare ai piloti dei trasporti l'avvicinamento alla zona di lancio.[92]

A causa del maltempo che imperversava sulla regione nulla andò secondo i piani. Le fitte nuvole e la pioggia battente impedirono ai piloti di localizzare l'obiettivo e il lancio delle "stick" avvenne alla cieca, mentre il forte vento che già aveva disturbato la navigazione disperdeva i paracadutisti e i contenitori con le armi, gli esplosivi e le razioni di viveri e di acqua. Uno dei Bristol Bombay colpito dalla contraerea che nel frattempo aveva aperto il fuoco fu costretto a un atterraggio di fortuna nel deserto e, ripartito alle prime luci dell'alba, venne abbattuto da 2 Messerschmitt Bf.109 dello Jagd-Geschwader 27, con la morte di due membri dell'equipaggio e di un paracadutista e la cattura degli altri uomini a bordo.[93] Delle restanti 4 "stick", alcuni paracadutisti riportarono ferite mortali nell'impatto con il terreno, altri furono catturati o si persero nel deserto, e la sera del 19 novembre soltanto 21 dei 55 uomini si presentarono all'appuntamento

Un A.S.37 di una compagnia sahariana armato con una mitragliera da 20 mm.
(g.c. Filippo Cappellano)

[92] ANDREAS, *First operation of the Special Air Service – SQUATTER*, 29 August 2013, in The Crusader Project.mht.

[93] G. MASSIMELLO, *Lo Special Air Service e la Regia Aeronautica. La distruzione di aerei italiani a opera degli incursori del SAS in Africa Settentrionale nel 1941-1942*, in «Storia Militare».

con la pattuglia "R1" del LRDG proveniente da Siwa. L'abbattimento del Bombay e la cattura di alcuni uomini del SAS avevano intanto fatto scattare l'allarme che, oltre ad avviare una intensa azione di rastrellamento, aveva lanciato i velivoli dell'Asse alla ricerca delle pattuglie motorizzate di recupero delle quali gli interrogatori avevano rivelato l'esistenza. Fu così che durante il rientro a Siwa la piccola colonna motorizzata venne attaccata e dispersa da un solitario velivolo italiano, più probabilmente un Ghibli anziché un Savoia Marchetti come sostengono le fonti britanniche. L'attacco aereo non ebbe conseguenze significative, ma confermava che le pattuglie del LRDG avevano il loro principale nemico nelle forze aeree dell'Asse.

SAS E LRDG: IL TAXI DEL DESERTO

Mentre veniva sballottato dagli scossoni dell'autocarro Chevrolet che lo riportava a Siwa dopo il fallimento dell'operazione Squatter, Stirling ripensava all'accaduto e, pur nella certezza dell'insuccesso, ne traeva elementi di conforto e ispirazione. Dopo aver preso terra, con un piccolo gruppo di uomini era arrivato alla strada costiera per poi tornare ad addentrarsi indisturbato nell'interno, fino all'appuntamento con pattuglia del LRDG, il che dimostrava che la cosa era fattibile. La facilità con cui questi uomini si muovevano nel deserto indicava poi una possibile alternativa al lancio con il paracadute, troppo rischioso e aleatorio. Tutto questo lo portò a concepire l'idea di sfruttare le capacità del LRDG per trasportare vicino all'obiettivo le squadre del SAS e recuperarle dopo l'azione, in una sorta di "servizio taxi" che combinava le competenze in materia di mobilità e navigazione nel deserto del LRDG con le competenze in materia di infiltrazione e sabotaggio del SAS. Le battute iniziali dell'operazione Crusader mettevano poi a sua disposizione una base di partenza più avanzata di Siwa. Il 25 novembre, infatti, la Forza E, un'unità composita formata da reparti britannici, indiani e sudafricani, agli ordini del brigadiere generale Denys Reid, partita da Giarabub il giorno 18, si era impadronita dell'oasi di Gialo. Secondo i suoi ordini Reid avrebbe dovuto proseguire verso nord, oltre Agedabia, per intercettare le linee di comunicazioni dell'Asse lungo la costa, ma perché la Forza E non venisse sorpresa allo scoperto e distrutta dalle forze aeree italo-tedesche era necessario che queste fossero preventivamente neutralizzate. Questo compito offriva una nuova opportunità al SAS e permetteva di sperimentare la modalità operativa immaginata da Stirling e concretizzata in una serie di colloqui con Prendergast.

Il 5 dicembre Stirling e i suoi uomini arrivarono a Gialo e subito venne imbastito un piano d'attacco, individuando come obiettivi gli aeroporti di Sirte, distante quasi 500 km, e il più vicino aeroporto di El Agheila. Dal momento che Reid avrebbe dovuto muovere verso nord non più tardi del 22 dicembre, non c'era tempo da perdere, e il 5 dicembre Stirling e 14 dei suoi uomini presero posto sugli autocarri della pattuglia "S1" del LRDG. Il mattino del quarto giorno, quando distava una cinquantina di chilometri da Sirte, la colonna di automezzi fu individuata e attaccata da un Ghibli che sganciò un paio di bombe prima di allontanarsi. Anche se non ci furono vittime né danni, la sorpresa era ormai svanita. Fu comunque deciso di proseguire e nella tarda serata del 14 dicembre la pattuglia autocarrata si fermò a una mezza dozzina di chilometri da Sirte. Stirling con un paio di uomini si avviò in quella direzione, mentre la colonna ripartiva verso Tamet e il suo aeroporto, una quarantina di chilometri più a nord, obiettivo

assegnato al tenente Robert "Paddy" Mayne con il resto degli uomini del SAS. I due nuclei di sabotatori avrebbero dovuto agire di concerto la notte successiva, ma questo inatteso cambio di programma rischiò di far fallire la missione. Durante tutta la giornata del 15 dicembre sull'aeroporto di Sirte si susseguirono infatti i decolli e gli atterraggi, ma a sera l'ampia spianata era vuota e le misure di sicurezza sembravano visibilmente rafforzate. Era evidente che l'allarme era stato dato e Stirling non poté fare altro che ripiegare con i suoi uomini verso il punto d'incontro.

A Tamet le cose andarono diversamente. Alle dieci di sera Mayne e i suoi 10 uomini si infiltrarono non visti nell'area aeroportuale, distrussero 14 velivoli con bombe Lewes piazzate in corrispondenza degli attacchi alari e ne misero fuori uso altri 10 sparando ai pannelli strumenti. I rapporti italiani, citati da Massimello,[94] non confermano il numero dei velivoli distrutti, riportando la distruzione di 3 CR.42, uno dei quali incidentato, un MC.200 e uno Ju.87, nonché di una piccola quantità di bombe da 250 kg e di bombe incendiarie da 20 kg, ma i rapporti non citano quanto potrebbe essere accaduto ai velivoli della Luftwaffe presenti sullo stesso campo, per cui non è da escludersi che anche un certo numero di questi sia stato messo fuori uso.[95] Prima di ritirarsi gli uomini del SAS attaccarono con i loro mitra Thompson e le bombe a mano una baracca che sembrava essere una sorta di sala convegno per gli equipaggi della Luftwaffe, massacrandone a bruciapelo i circa trenta aviatori colti di sorpresa. Quando lo seppe, Stirling rimase colpito dalla brutalità e dalla violenza dell'atto, ma questo era il tipo di guerra che veniva combattuto dietro le linee, un tipo di guerra in cui uomini come Mayne si trovavano particolarmente a loro agio.[96] Anche di questo attacco non c'è peraltro traccia nei rapporti italiani, che ricordano invece le mine sistemate dagli attaccanti sulla strada d'accesso e sulle quali saltarono in aria due autocarri che stavano arrivando con i rinforzi, causando la morte di un ufficiale dell'esercito e il ferimento di 7 soldati, mentre quella notte tra il personale della Regia Aeronautica non si ebbero né morti né feriti.

Riunitisi al punto di incontro previsto con il resto della colonna, gli uomini del SAS rientrarono senza inconvenienti a Gialo poco prima che vi arrivasse la pattuglia che, guidata da Lewes e portata a destinazione dalla pattuglia "T2" del LRDG, quella stessa notte aveva attaccato il campo di aviazione di El Agheila, circa 250 km più a nord. Le informazioni disponibili si erano dimostrate sbagliate, il campo era deserto, ma Lewes aveva in qualche modo rimediato interrompendo una linea telefonica e facendo saltare in aria 2 autocarri. Poi, risalito a bordo

[94] Ibidem.
[95] G. MASSIMELLO, *Lo Special Air Service* op. cit..
[96] B. MACINTYRE, *SAS Rogue Heroes* op. cit., p. 67-69.

degli automezzi del LRDG, aveva percorso un tratto della Via Balbia fino a raggiungere un posto di tappa. Il piccolo convoglio non aveva destato allarme, e i suoi uomini ebbero buon gioco nel sistemare gli ordigni a tempo su una trentina di automezzi per poi attaccare e distruggere la baracca dove erano riuniti a mensa una quarantina di soldati italiani e tedeschi prima di sparire nell'oscurità. Il colore kakhi delle uniformi indossate da tutti i combattenti del deserto, la mancanza di segni distintivi e l'uso di automezzi di ogni genere, compresi quelli di preda bellica, come in questo caso un Lancia 3RO impiegato come veicolo di testa della colonna, favorivano questo genere di sorprese che sarebbero diventate parte integrante del modo di agire dei reparti speciali britannici del deserto.

La notte del 21 dicembre, un'altra pattuglia del SAS, guidata dal tenente William Fraser, partita da Gialo il 10 dicembre sugli autocarri della pattuglia "S2" del LRDG, si infiltrò nell'aeroporto di Agedabia e rientrò senza inconvenienti, rivendicando di aver messo fuori uso con le sue 40 bombe Lewes non meno di 37 velivoli italiani, parcheggiati senza particolari misure di sicurezza, e distrutto un deposito di munizioni. I riscontri effettuati da Massimello nell'articolo già citato, confermano la distruzione di 9 CR.42 appartenenti al 151° Gruppo Autonomo Caccia Terrestre (C.T.), 5 G.50 del 20° Gruppo Autonomo C.T., 5 MC.200 dell'8° Gruppo del 2° Stormo C.T., 1 S.79, 2 Ca.311 e 2 Ca.164 di reparti da ricognizione e collegamento, nonché il danneggiamento di altri 3 CR.42, oltre alla distruzione di un numero imprecisato di velivoli tedeschi.

I rapporti britannici quantificavano il risultato di queste prime incursioni in 61 velivoli e diverse decine di veicoli distrutti, insieme a un deposito di munizioni e a un tratto di linea telefonica, e nell'uccisione di almeno una cinquantina di soldati nemici, al prezzo di un autocarro e due uomini del LRDG, vittime del fuoco amico di un cacciabombardiere della RAF. Nel caso di Agedabia le rivendicazioni del SAS sembrano coincidere o quasi con le perdite effettivamente subite dagli avversari, ma al di là dei dati numerici ciò che davvero contava era l'allarme suscitato nelle retrovie italo-tedesche. I comandi dell'Asse dovettero preoccuparsi di rafforzare il dispositivo di sicurezza, sia delle installazione che delle autocolonne, e per quanto riguardava le basi aeree, i provvedimenti adottati dal comando della 5ª Squadra Aerea inclusero l'evacuazione dell'aeroporto di Agedabia con il trasferimento dei reparti di volo sui campi di Nofilia, Arco dei Fileni e Misurata, la richiesta di un battaglione di fanteria per presidiare i campi di Tamet, Arco dei Fileni e Nofilia, e l'attivazione di un servizio di sorveglianza aerea sulla Via Balbia.

Per il SAS il ciclo operativo associato all'operazione Crusader non si era ancora concluso. Mentre le forze italo-tedesche si ritiravano ancora una volta su El Agheila, in un'altra oscillazione del pendolo della guerra in Africa Settentrionale,

Stirling tornò a lanciare all'attacco i suoi uomini, sempre con l'ausilio del "taxi del deserto". Questa volta gli obiettivi erano gli aeroporti di Arco dei Fileni, in prossimità della monumentale struttura di marmo eretta a cavallo della Via Balbia sull'antico confine tra Tripolitania e Cirenaica, Nofilia, più a occidente e all'incirca equidistante tra Sirte e Arco dei Fileni, e ancora Tamet e Sirte, nella convinzione che gli avversari non si aspettassero dopo pochi giorni un nuovo attacco a questi due campi. Il via all'operazione fu dato la vigilia di Natale, quando Stirling e Mayne lasciarono Gialo con due pattuglie del Distaccamento L, ciascuna a bordo di 3 automezzi del LRDG.[97]

Anche questa volta Stirling e la sua squadra non riuscirono a portare a termine la missione. Il tentativo di arrivare a Sirte semplicemente percorrendo la Via Balbia fu infatti frustrato dall'intenso traffico che nella notte del 27 dicembre impedì ai 3 automezzi del LRDG di immettersi dal deserto sulla strada senza essere osservati, e con l'arrivo del giorno Stirling decise a malincuore di rinunciare. Prima di ritirarsi, la piccola colonna percorse però un tratto della Balbia, dove di giorno il traffico era meno intenso, sparando contro i veicoli che incrociava e quelli in sosta, per poi deviare a sud verso il deserto. Mayne con i suoi tre uomini riuscì invece a portare a termine il compito affidatogli, riunendosi a Stirling sulla via del ritorno con la notizia di aver sabotato a Tamet altri 24 velivoli. Le fonti italiane citate da Massimello riducono questo numero a 9, con un decimo gravemente danneggiato, ma quello messo a segno da Mayne era comunque un buon colpo, si trattava infatti di altrettanti caccia Macchi MC.202 del 1° Stormo C.T., i più moderni in dotazione alla Regia Aeronautica.

Quello di Tamet fu l'unico vero successo di questa operazione del SAS. La squadra composta dal tenente William Fraser e da altri 4 uomini, portata dal LRDG in prossimità dell'Arco dei Fileni il 27 dicembre, trovò che l'aeroporto era troppo ben difeso e Fraser, riconoscendo di non avere possibilità di successo, decise di abbandonare la missione e dirigersi al punto di incontro previsto. Quanto alla squadra del tenente Lewes, che la stessa pattuglia "T2" del LRDG lasciò il giorno dopo a circa 25 km da Nofilia, quando la notte del 29 dicembre riuscì a infiltrarsi nel campo trovò che vi erano rimasti soltanto due velivoli, probabilmente abbandonati perché incidentati dal momento che, come fa notare Massimello, della loro distruzione non si trova traccia nei rapporti italiani. Il rientro, una volta raggiunto l'appuntamento con il "taxi del deserto", fu quanto mai tormentato. Alle prime luci del giorno la piccola autocolonna della pattuglia "T2" fu infatti attaccata da un bimotore Messerschmitt Bf.110 che la obbligò a disperdersi e le inflisse le prime perdite, e poi a più riprese da coppie di Ju.87. Lewes venne colpito a morte e fu sepolto sul posto, il resto degli uomini, in

[97] Ivi, p. 75-77.

parte con l'unico autocarro rimasto, in parte a piedi, riuscì nel giro di qualche giorno a rientrare nelle linee britanniche. Lo stesso fecero il 6 gennaio, dopo un'avventurosa e drammatica marcia nel deserto, il tenente Fraser e i suoi uomini, che dopo la distruzione della colonna di Lewes non avevano trovato nessuno all'appuntamento e avevano dovuto cavarsela da soli.[98]

L'ultima azione di quel ciclo operativo ebbe come obiettivo la località costiera di Buerat, il cui piccolo porto era utilizzato dagli italo-tedeschi per rifornire il fronte di El Agheila, in particolare di carburante. Anche questa volta l'azione, in cui Stirling guidò personalmente 14 dei suoi uomini, non andò secondo i piani. Il 23 gennaio, nell'ultima fase dell'avvicinamento, lungo lo Uadi Tamet, i 7 automezzi del LRDG che fornivano il "servizio taxi" furono scoperti da un ricognitore italiano che guidò sul posto altri 6 velivoli. Gli automezzi si dispersero e si nascosero negli anfratti dello uadi, il che obbligò i piloti ad attaccare alla cieca prima di allontanarsi con l'avvicinarsi dell'oscurità, ma quando la colonna si riunì mancava il carro radio, con i suoi tre uomini di equipaggio, che, si scoprì poi, era stato catturato da una pattuglia italiana. Stirling non ebbe così la possibilità di ottenere le informazioni dell'ultima ora che avrebbe dovuto fornirgli la ricognizione aerea, e quando con i suoi uomini stipati in un unico autocarro si addentrò nell'abitato fino al porto, ebbe la sorpresa di trovarlo deserto. Non c'erano sentinelle, del resto erano a più di 700 km dietro le linee nemiche, ma non c'erano neppure i bersagli attesi, e gli uomini del SAS dovettero accontentarsi di sistemare le loro bombe Lewes in alcuni magazzini del porto e su una fila di 18 autocisterne parcheggiate nelle vicinanze. Lungo la via del ritorno la colonna sfuggì a stento a un'imboscata e all'arrivo a Gialo Stirling capì perché il porto di Buerat era deserto: nel frattempo Rommel aveva ripreso l'iniziativa, il pendolo del deserto aveva invertito la corsa e Bengasi era di nuovo in mani italiane, per cui non c'era più bisogno di quel modesto punto d'appoggio lungo la costa. La stessa Gialo doveva essere sgombrata, e all'inizio di febbraio la base operativa del LRDG e del SAS venne trasferita Siwa, in Egitto, oltre il Gran Mare di Sabbia.[99]

La nuova situazione cambiava anche l'ordine delle priorità. Il 9 marzo il comando dell'8ª Armata impartiva nuove disposizioni che chiedevano di fare ogni possibile sforzo per indebolire le forze avversarie, costringere il nemico a disperdere i suoi sforzi e soprattutto indebolirne il morale.[100] Mentre le armate contrapposte si fronteggiavano in Cirenaica a ovest di Tobruk, diventava di nuovo di fondamentale importanza garantire la possibilità di rifornire Malta, colpendo le fonti del potere aereo avversario nelle sue basi, che in questo caso erano

[98] Ivi, p. 79-81.
[99] Ivi, p. 89.
[100] A. MOLINARI, *Desert Raiders* op. cit., p. 66.

gli aeroporti intorno a Bengasi, rioccupati dagli italo-tedeschi. Questi furono dunque l'obiettivo di una seconda operazione organizzata congiuntamente tra LRDG e SAS a partire dal 15 marzo.

Stirling progettò ancora di colpire il naviglio avversario all'ancora, questa volta a Bengasi, ma anche questa volta il tentativo non ebbe successo. Gli uomini del SAS riuscirono a penetrare in città, con un misto di audacia e di fortuna, sfruttando sempre le possibilità di inganno assicurate dall'uso di automezzi catturati combinato con l'impiego di uniformi simili a quelle dell'avversario, spesso indossate da uomini che parlavano fluentemente il tedesco, ma pur rimanendo nascosti nelle vicinanze del porto per un paio di giorni, i sabotatori non trovarono il modo di avvicinarsi ai bastimenti alla fonda e dovettero rinunciare.

Gli attacchi agli aeroporti della notte sul 21 marzo non ottennero risultati di molto più significativi. Il campo di Slonta, o Maraua per gli italiani, era troppo ben difeso per tentare di penetrarvi, su quello di Barce fu trovato un solo velivolo, probabilmente inefficiente, che venne puntualmente distrutto, e solo Mayne riuscì con la sua pattuglia a infiltrarsi con successo in uno dei due campi di Berka, quello noto agli italiani come K.2, dichiarando poi di aver applicato con successo le cariche a tempo Lewes a non meno di 15 velivoli. La relazione trimestrale del tenente colonnello Eugenio Pallavicino, il comandante del campo, su cui dal 3 febbraio si erano insediati il comando e i servizi in precedenza addetti all'operatività del campo di Nofilia, permette da un lato di confermare il successo dell'incursione, dall'altro di ridimensionarne la portata:

> Il mattino del 21 marzo si verificarono alcuni atti di sabotaggio con sacchetti incendiari. Rimasero distrutti dal fuoco n° 3 apparecchi di cui 2 Cr.42 ed 1 Ca.133 e danneggiati 4 Cr.42, riparabili presso la locale SRAM [Squadra Riparazione Aeromobili e Motori]. Fu incendiato un deposito munizioni tedesco, posto sul lato N.E. del campo con lievi danni. Altri sacchetti furono posti presso la tenda dell'Ufficio Tappa Voli che presero fuoco senza arrecare danni. Furono evitati altri danni con la pronta rimozione di 4 sacchetti trovati sui Cr.42.
>
> In precedenza all'inizio degli scoppi furono notati numerosi altri scoppi, fuori campo, in direzione dell'Aeroporto n° 762 e del caseggiato della Petrolibia sul lato N. del campo ed infine una ultima in prossimità di un apparecchio Ju.88 tedesco, decentrato sul lato W del campo.
>
> Tutti gli apparecchi esistenti sul campo di volo furono oggetto di ispezione per controllare se su di essi vi fossero stati postati altri ordigni incendiari. Il Comando Tedesco comunicò di aver tolto in tempo da un Ju.52 due sacchetti incendiari e di aver fermato alle 8:15 due arabi sospetti.[101]

[101] R. Aeroporto N° 763 P.M. 3750, Comando, *Relazione sull'attività logistica dell'aeroporto dal 1° gennaio 1942 XX al 31 marzo 1942 XX sui fatti più importanti avvenuti sull'aeroporto stesso*, 4 aprile 1942, AUSSMA.

L'accenno agli arabi sospetti, che probabilmente nulla avevano a che fare con gli atti di sabotaggio di quella notte, ci riporta a seguire le vicende di Mayne che, allontanatosi dall'aeroporto K.2 con i suoi tre uomini, potè contare sull'aiuto di alcuni beduini per nascondersi durante il giorno sul Gebel Achdar e raggiungere con il favore dell'oscurità il luogo dell'appuntamento con la pattuglia "S2". Anche questa volta il "taxi del deserto" riportò senza problemi gli uomini del SAS a Siwa, lasciando la regione di Bengasi in pieno allarme. La stessa situazione si aveva in quelle ore nell'area di Martuba, a est di Derna, dove il complesso dei campi d'aviazione esistenti, numerati in sequenza da 1 a 5 e appena attivati, nella giornata del 21 marzo era stato brevemente cannoneggiato da una colonna volante britannica. Non vi erano stati danni e gli attaccanti erano stati incalzati nella loro ritirata dai velivoli della Regia Aeronautica di stanza sugli stessi campi, ma l'attacco causò una forte preoccupazione e causò il temporaneo trasferimento dei reparti di volo su sedi più sicure, nonché il rafforzamento delle misure di sicurezza:

> GIORNO 21/3/42
>
> I campi di Martuba 4 e 5 alle ore 13 vengono attaccati da una colonna nemica con tiri di artiglieria di piccolo calibro. Il C.D.F.A.A. da ordine di tenersi pronti per un eventuale sgombero.
>
> Azione formidabile dei nostri reparti da caccia che si susseguono in ondate successive bombardando e mitragliando la colonna nemica distante dal campo di Martuba 5 circa 7 km.
>
> Alle ore 18 il 150° Gruppo C.T., la 164ª Squadriglia C.T. e parte del 6° Gruppo C.T. si trasferiscono su altre sedi. Alle ore 19 i reparti non di volo dell'Aeroporto e dei campi hanno ricevuto ed eseguito l'ordine di schierarsi a difesa dei propri campi.
>
> Il Reparto Servizi è armato solamente di moschetti e bombe a mano. Col predetto reparto facevano parte i distaccamenti del 28° e 29° Reparto Lavori, la Sezione panettieri e un nucleo CC.RR [Carabinieri Reali].
>
> GIORNO 22/3/1942
>
> La situazione creatasi il giorno precedente è pressocché chiarita verso le ore 12. I resti della colonna nemica risultavano in precipitosa fuga. Nel pomeriggio tutti i reparti da caccia trasferitisi rientrano alla base.[102]

Un'idea più completa delle disposizioni adottate per la sicurezza dei velivoli su aeroporti che avevano carattere assolutamente campale, con tutti i servizi sistemati in tende o al più in baracche, se non su automezzi appositamente

[102] Base Aerea Aeroporto 759, *Relazione periodica in tempo di guerra relativa al 1° trimestre 1942 (Periodo 11/2/42 – 31/3/42)*, AUSSMA. L'area aeroportuale di Martuba con i suoi campi satellite era stata attivata l'11 febbraio 1942, sulla scia dell'avanzata che aveva portato l'armata italo-tedesca ad attestarsi su una linea che andava da Ain el-Gazala a Bir Hakheim.

attrezzati, si può avere dalla relazione trimestrale del capitano del ruolo servizi dell'Arma Aeronautica Claudio Caputi, comandante di un altro aeroporto della Cirenaica, quello di el-Fteiah, adiacente alla Via Balbia, attivato il 1° aprile 1942 per ospitare reparti aerosiluranti e da bombardamento. È evidente che la disponibilità di personale, e di personale addestrato al combattimento terrestre, rappresentava un forte limite:

> In ottemperanza agli ordini impartiti dal Comando Squadra e dal Comando Settore Aeronautico Est si è organizzato un servizio di sorveglianza ai velivoli, contro eventuali offese da parte del nemico.
>
> Si tratta di far montare una sentinella per apparecchio – armata di moschetto e di bombe a mano – tenendo presente che per ogni plurimotore è di rigore una sentinella mentre per i monomotori, una per due apparecchi. Ronde miste di CC.RR. ed avieri percorrono lo schieramento di giorno e di notte. Si è sempre in attesa dell'attribuzione di un numero sufficiente di avieri, e per assicurare la sopraccennata sorveglianza come ordinata, e per estenderla oltre ai velivoli dei primi Reparti ridotti qui dislocati, anche a quelli di passaggio ed eventualmente a quelli dei Gruppi qui schierati cui incombe la guardia dei propri velivoli.
>
> Non si è pertanto mai potuto raggiungere lo scopo e tanto meno costituire dei nuclei armati, di riserva, da impiegare in caso di attacco.[103]

[103] Aeroporto di el-Fteiah, *Relazione periodica in tempo di guerra (dal 1/4/42 al 30/6/42 XX)*, AUSSMA.

IL COLPO DI MANO DELLA LG125

I reparti della Regia Aeronautica, pur con le difficoltà derivanti dalle carenze in termini di personale e mezzi, in almeno due occasioni furono protagonisti di altrettante operazioni di aviosbarco che avrebbero certamente avuto l'approvazione di Balbo e furono rese possibili dalla buona capacità di carico degli S.82. La prima di queste incursioni fu eseguita il 15 febbraio 1942, quando due trimotori S.82 delle squadriglie 604ª e 610ª del 145° Gruppo Trasporti (T) portarono da Bengasi, tornata da poco sotto il controllo delle forze dell'Asse, alla località di Bir Ben Gania, 120 km a sud-ovest di El Mechili, un nucleo di guastatori tedeschi con il compito di seminare di mine anticarro sulle piste che si incrociavano in quell'angolo di deserto. La missione, che si configurava come interdizione del campo di battaglia, venne portata a termine nel corso della notte e il mattino seguente i due trimotori rientrarono senza inconvenienti a Bengasi.[104]

Più spettacolare, e anche più complessa nella sua esecuzione, fu la successiva operazione avioportata, caratterizzata in termini di controaviazione. Nel dicembre del 1941, durante la ritirata dalla Cirenaica, e anche nel marzo successivo, nel corso della successiva controffensiva, i ripetuti attacchi aerei sulla strada litoranea, oltre il raggio d'azione presunto dei velivoli tattici britannici, aveva fatto nascere il sospetto dell'esistenza di un campo trampolino nel deserto. La regione compresa tra il 20° e il 24° parallelo e tra il 29° e il 32° meridiano fu quindi oggetto di ricognizioni sistematiche e il 20 marzo un S.79, il cui capoequipaggio era il colonnello Dario Gilardoni, capo ufficio operazioni del Comando Settore Aeronautico Est, individuò il campo trampolino nella zona dello Uadi Msarab, nel sud della Marmarica, 30° 23' di latitudine e 23° 07' di longitudine, al vertice nordoccidentale di un triangolo regolare avente per base l'allineamento Giarabub – Ridotta Maddalena. La spianata era deserta, ma le carcasse di 4 bimotori Bristol Blenheim ben evidenti ai suoi margini lasciavano intendere che era stata utilizzata di recente e poteva esserlo ancora. Si trattava infatti della LG (Landing Ground) 125, allestita diversi mesi prima dalla Western Desert Air Force, e per neutralizzarla fu deciso di organizzare rapidamente un colpo di mano con l'impiego di velivoli da trasporto S.82 del 145° Gruppo.[105]

---

[104] AA.VV., Dimensione Cielo, *Aerei Italiani della 2ª Guerra Mondiale*, Vol. 9, *Trasporto*, Roma, Edizioni Bizzarri, 1977, p. 20-21.

[105] N. ARENA, *La Regia Aeronautica 1940-1943*, Vol. III, *1942 "L'anno della speranza"*, Roma,

Il 10 aprile 1942 il comandante della 603ª Sezione CC.RR., tenente Aldo Puca, dislocata sull'aeroporto K.2, ebbe l'ordine di organizzare un plotone mitraglieri composto da elementi volontari tratti dai reparti della Regia Aeronautica dislocati sugli aeroporti della Cirenaica per l'incursione contro il campo trampolino nemico non presidiato. L'impresa doveva avere soprattutto carattere aeronautico, ma l'ufficiale chiese e ottenne che potesse parteciparvi anche un'aliquota di carabinieri, a sottolineare la comunità di intenti e il cameratismo con l'Arma Azzurra. I volontari furono molto più numerosi del necessario e alla fine il plotone al suo comando risultò costituito da 8 carabinieri, 12 avieri specialisti, 1 brigadiere e 1 sergente armiere della Regia Aeronautica, con una dotazione di 4 mitragliatrici da 8 mm, una da 7,7 mm e un fucile mitragliatore, oltre all'armamento individuale costituito da moschetto e bombe a mano.[106]

Nei due giorni seguenti il plotone fu sottoposto a un addestramento di reparto per amalgamarne le diverse componenti, e la sera del 12 aprile fu eseguita una prova generale di imbarco e sbarco con i due trimotori S.82 delle squadriglie 604ª e 610ª che avrebbero dovuto portarlo sull'obiettivo insieme a un plotone di guastatori tedesco. La perfetta riuscita dell'esercitazione portò a decidere l'esecuzione dell'operazione per l'indomani, e alle 5:55 del 13 aprile i due trimotori, agli ordini del tenente colonnello Gilardoni, decollarono dall'aeroporto di Derna e diressero sull'obiettivo scortati da 6 bimotori Me.110 e 3 Me.109 della Luftwaffe. Dopo un'ora e 45 minuti di volo con rotta sud-est la formazione apparve sulla verticale del campo trampolino, che si presentava come una vasta spianata deserta punteggiata da qualche relitto di velivolo e contornata da depositi di fusti di carburante. Circa 20 km più a sud si vedevano una quindicina di automezzi e ancora più vicino, a non più di 5 km, un attendamento, ma fu deciso di atterrare comunque. La manovra riuscì senza inconvenienti alle 7,22 e anche 3 Me.110 posarono le ruote sul campo mentre il resto della scorta rimaneva in orbita per un quarto d'ora per poi rientrare alla base.

Una volta a terra, lo sbarco e lo schieramento del dispositivo di sicurezza assicurato dal plotone italiano richiesero non più di 4 minuti. Subito dopo, prima solo i guastatori tedeschi, poi anche 5 pattuglie miste di carabinieri e avieri, si impegnarono a svuotare i fusti di carburante e a distruggere quanto di utile poteva esserci sul campo e nei suoi immediati dintorni, utilizzando anche una motocicletta per allargare il raggio di esplorazione. Terminato il lavoro i due plotoni si imbarcarono, e alle 10,02 gli S.82 e i 3 Me.110 di scorta si alzarono in

Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, 1984, p. 102.

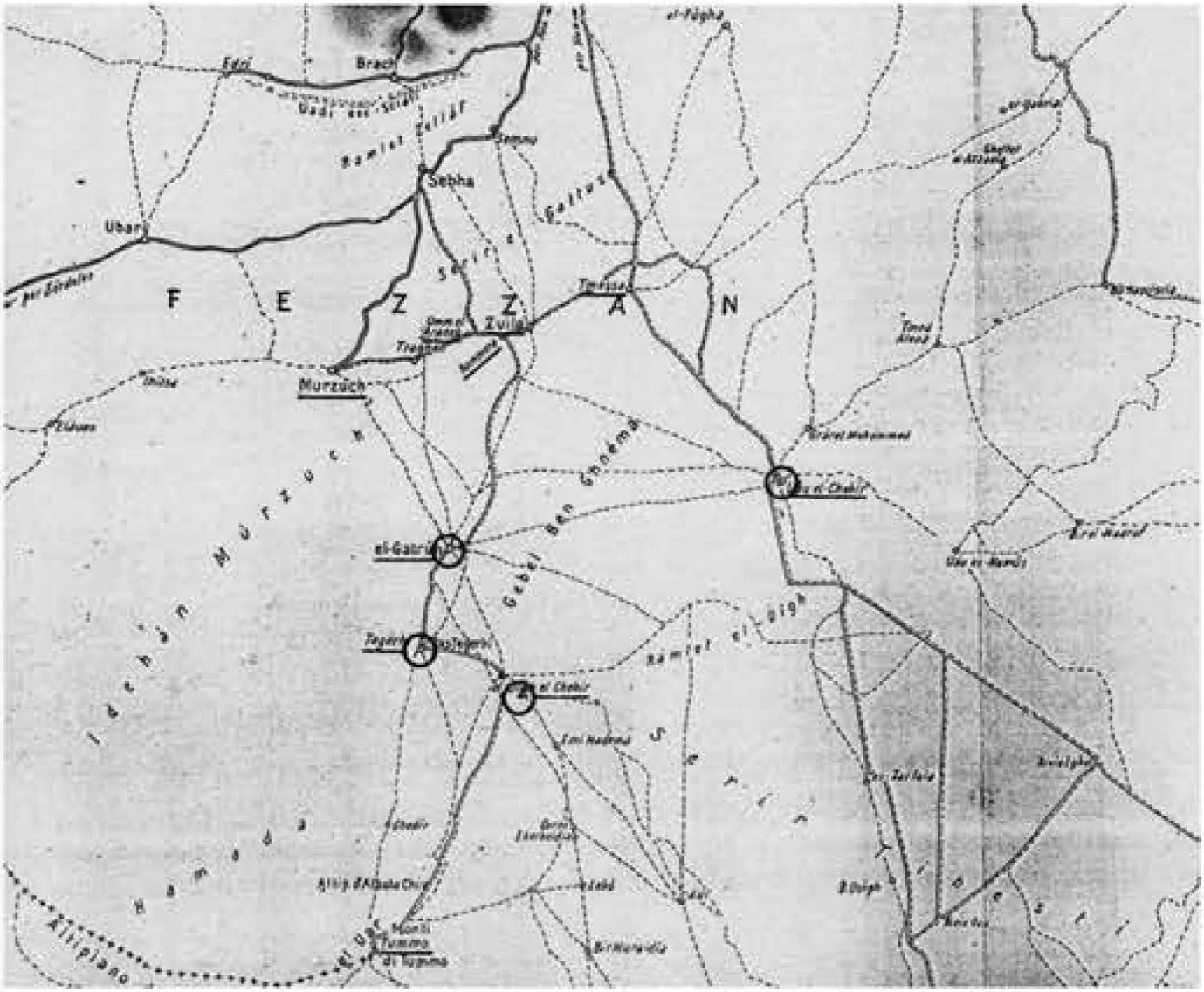
[106] Comando 603ª Sezione CC.RR. della Regia Aeronautica, Settore Est P.M. 3750, *Partecipazione di militari della 603ª Sezione alla bonifica di un aeroporto nemico*, N.2/1 R.P. del 14 aprile 1942, AUSSME.

volo per rientrare a Derna, dove li attendevano il comandante della 5ª Squadra Aerea, generale di squadra aerea Vittorio Marchesi, e il comandante dell'aviazione tedesca in Africa Settentrionale. Il risultato più eclatante dell'azione, salutata come una risposta alle frequenti incursioni delle forze britanniche, fu lo svuotamento di 330 fusti di carburante, 180 dei quali vuotati dal plotone italiano.

La riuscita del colpo di mano era un indubbio successo, ma non cambiava un quadro d'insieme che vedeva l'iniziativa saldamente in mano ai *desert raiders* britannici. Come ha osservato Molinari,[107] se può essere sorprendente constatare come le pur numerose unità italo-tedesche presenti nella fascia costiera non riuscissero a ostacolare più di tanto l'attività delle pattuglie motorizzate del LRDG, bisogna considerare che si trattava di unità addestrate ed equipaggiate per un confronto di tipo convenzionale, o di reparti logistici e di presidio poco armati e convinti che la lontananza dalle prime linee garantisse loro un certo grado di sicurezza. Le azioni dei "corsari del deserto" si caratterizzavano invece per una non linearità e una asimmetria che nascevano dalle loro stesse modalità di impiego, improntate anche da una certa spavalderia e da una notevole spregiudicatezza, che impedivano all'avversario di reagire in maniera adeguata.

La sola risposta efficace sembrava venire dalla Regia Aeronautica e dalla Luftwaffe, e non a caso era questa la minaccia più temuta dagli scorridori britannici. Le forze aeree dell'Asse erano però assorbite dall'impegno sul fronte principale, e anche operazioni come quella della LG125, oltre a sottolineare le limitate possibilità delle unità motorizzate nel deserto, con la conseguente necessità di cercare un'alternativa, richiedevano una disponibilità di velivoli da trasporto che non si sarebbe più ripetuta dopo quei primi mesi del 1942. Quanto ai reparti sahariani italiani, che pure possedevano una buona mobilità nel deserto, oltre a dipendere dal Comando Militare del Sahara Libico e non dal comando di quella che sarebbe poi diventata l'Armata Corazzata Italo-Tedesca, erano schierati fronte sud, soprattutto nel Fezzan, per fronteggiare la possibile minaccia dall'Africa Equatoriale Francese, e non erano in grado di intervenire lungo le rotte battute dalle pattuglie del LRDG.

[107] A. MOLINARI, *Desert Raiders* op.cit., p. 67.



Da una carta dell'epoca il teatro delle operazioni del marzo 1942 con evidenziati i presidi italiani interessati dai combattimenti. (AUSSME)

FEZZAN, MARZO 1942

L'obiettivo primario di Leclerc nel pianificare una seconda operazione oltre frontiera dopo la presa di Cufra era ancora quello di dimostrare la capacità delle forze della Francia Libera di agire autonomamente, senza l'appoggio dell'alleato britannico. Era quindi un obiettivo soprattutto politico, ed è soltanto con questa chiave di lettura che è possibile dare una valida motivazione al breve ciclo operativo che nella prima metà del marzo 1942 animò le piste e le oasi del Fezzan. Le ragioni militari di un'operazione tanto impegnativa dal punto di vista logistico erano infatti in larga parte svanite con l'esaurirsi dell'offensiva britannica e con il successivo ritorno controffensivo italo-tedesco, tanto più che il rafforzamento del dispositivo di difesa del Sahara Libico faceva ritenere improbabile un altro successo tanto clamoroso quanto a buon mercato come quello ottenuto a Cufra.

Come le forze italiane, anche la colonna Leclerc era stata profondamente riorganizzata nell'intento di incrementarne mobilità e capacità di combattimento, seguendo in parte la strada tracciata dal LRDG. Sia la Compagnie Portée che la 7ª Compagnia del RTST erano state articolate in unità a livello di plotone, organizzate come le pattuglie motorizzate degli incursori britannici, con la possibilità di riunirle all'occorrenza in reparti di formazione identificati con il nome dell'ufficiale in comando. La Compagnie Portée aveva così dato vita alla Patrouille A, agli ordini del capitano André Geoffroy, con 40 uomini e 12 autocarri Chevrolet, e al Détachement Guillebon, agli ordini del capitano Jacques Guillebon, formato dalle pattuglie B e C con un totale di 66 uomini montati su 24 autocarri Chevrolet e 12 camionette Ford, mentre uomini e mezzi della 7ª Compagnia del RTST furono ripartiti tra la Patrouille D, del capitano Massu, con 40 uomini e 15 autocarri Bedford, e il Détachement Hous, del maggiore Hous, strutturato su due plotoni con una forza complessiva di 70 uomini e 20 autocarri Chevrolet, 5 autocarri Matford, 2 autocarri Bedford e una camionetta Ford. Funzioni di sostegno avevano il Groupement d'Attaque Dio, del maggiore Louis Dio, creato per trasformazione del Groupe Nomade du Borkou sostituendone i cammelli con 24 autocarri Bedford e 3 SPA di preda bellica, il Groupe Nomade du Tibesti del capitano Sarazac, con 120 uomini cammellati, e la Section Automitralleuses con 3 autoblindo Marmon-Herrington.

Tutti gli automezzi erano pesantemente armati con una combinazione di mitragliatrici, fucili mitragliatori e fucili anticarro, oltre a qualche mitragliera da

20 mm e ad alcuni mortai, e il Groupement d'Attaque Dio aveva anche una sezione d'artiglieria con un obice da 45 libre. L'appoggio aereo era assicurato dal Groupe de Reconnaissance n°1 (GR1) *Bretagne*, attivato il 1° gennaio in Ciad e rischierato il 23 febbraio nei pressi di Zouar, in una valle profonda e incassata che offriva una buona protezione a uomini e materiali. Delle sue due squadriglie la *Nantes* disponeva di 3 bimotori Glenn-Martin Maryland già dell'aviazione francese, la *Rennes* di 5 Westland Lysander.

Per quella che le fonti francesi chiamano la prima campagna del Fezzan, a ciascuna unità fu assegnato uno specifico compito: la Patrouille A doveva spingersi nell'area Hon-Brach-Sebha, il Détachement Guillebon nell'area Tmessa-Zuila-Um el Araneb, il Détachement Hous, insieme con la Patrouille D e con il supporto del Groupement d'Attaque Dio, doveva assumere il controllo della zona compresa tra Uau el-Chebir e Tegerhi per poi dirigersi a nord verso Umm el Araneb in appoggio al Détachement Guillebon. I meharisti del GNT e la sezione autoblindo, infine, avevano il compito di coprire le linee di comunicazione e presidiare la base avanzata di Hauserr, tra Bardai e Zouar.

Si trattava di un piano molto articolato il cui punto debole era quello di non individuare uno scopo preciso, un *end state*, limitandosi a proporre una successione di attacchi a obiettivi anche molto distanti fra loro nella convinzione che, a dispetto della relativa scarsa consistenza delle singole pattuglie, queste avrebbero potuto avere puntualmente la meglio sfruttando il fattore sorpresa e una presunta scarsa combattività dei difensori. Rispetto a un anno prima però, le guarnigioni italiane erano in allarme e, anche se non tutte le misure di potenziamento avevano potuto essere attuate, in particolare per quanto riguardava la componente aerea, grazie agli sforzi di Piatti Dal Pozzo il dispositivo del Sahara Libico poteva contare su una non trascurabile capacità di reazione dinamica. Nel febbraio del 1942, 4 delle 5 compagnie sahariane motorizzate erano completamente equipaggiate e pronte a entrare in azione e i presidi principali erano stati rafforzati con batterie d'artiglieria, armi controcarro e mitragliere da 20 mm. Nel complesso il dispositivo continuava a essere piuttosto statico, con una netta prevalenza dei reparti "da posizione" rispetto ai reparti mobili, e la sua efficacia era sempre condizionata dalla limitata affidabilità dei reparti libici, ma c'erano le premesse per poter contrastare validamente l'azione di forze "leggere" con alle spalle un percorso di parecchie centinaia di chilometri nel deserto.

Un'iniziativa delle forze della Francia Libera nel Fezzan era attesa dagli italiani sin dall'autunno quando, nel dare notizia di una imminente offensiva britannica, in data 21 ottobre il comando della 5ª Squadra Aerea aveva richiesto allo Stato Maggiore Aeronautica l'urgente assegnazione di velivoli S.79 per le esigenze del Sahara Libico, destinato con tutta probabilità a essere attaccato da reparti "de

gaullisti" e belgi con obiettivo ultimo la stessa Tripoli.[108] La minaccia non si sarebbe poi concretizzata, ma l'attenzione verso i confini meridionali della Libia sarebbe rimasta alta. Il 20 gennaio 1942 un rapporto del servizio informazioni dell'esercito, nel segnalare che pochi giorni prima il generale De Gaulle aveva passato in rassegna a Gibilterra reparti francesi imprecisati preannunciandone il prossimo impiego nel teatro operativo africano, avvertiva che a sud del Tibesti era in corso il concentramento di forze della Francia Libera destinate a invadere il Fezzan, eventualmente con l'appoggio dei fuorusciti libici facenti capo ad Ahmed Sef en-Nasser a suo tempo riparato oltre frontiera.[109]

Alla metà di febbraio i vari elementi della colonna Leclerc erano raccolti tra Zouar, Wour e Bardai, in prossimità del confine libico, dove erano stati fatti affluire i rifornimenti necessari, e il giorno 17 si mossero verso i loro obiettivi. La Patrouille D, dopo aver catturato il 27 febbraio una pattuglia di una decina di uomini della 1ª Compagnia Meharisti a Uigh el-Chebir, si diresse a nord verso Umm el Araneb, mentre il Détachement Hous, sfruttando al meglio la copertura offerta dalla cattiva visibilità, puntò a tutta velocità su Gatrun, 130 chilometri a sud-est di Murzuch, dove si trovavano una stazione carabinieri e un piccolo distaccamento di meharisti. Nelle prime ore del mattino del 1° marzo i suoi veicoli si presentarono ai margini dell'oasi rimanendo però insabbiati a breve distanza dall'obiettivo. Il maggiore Hous, divisi i suoi uomini in piccoli gruppi, proseguì l'avvicinamento a piedi, riuscendo a ingannare la vigilanza della sentinella di vedetta sulla torre del fortino, persuasa di avere a che fare con qualche gruppo di pastori nomadi. Gli attaccanti poterono così irrompere di sorpresa all'interno della cinta delle mura dove furono catturati 3 italiani e una dozzina di libici, e nel breve scontro a fuoco rimase ucciso un altro militare libico.[110] La consistenza delle forze francesi fu quantificata in una ventina di automezzi da un Ghibli che verso le 10, dopo aver sorvolato per circa 20 minuti l'oasi, si abbassò a spezzonare e mitragliare le camionette colpendone un paio ma incassando anche una raffica di mitragliatrice che ferì l'ufficiale osservatore.[111] Il silenzio della radio di Gatrun, che per tutto il giorno non rispose più alle chiamate, fu un'implicita conferma della sorte della piccola guarnigione.

---

[108] Telegramma n. 6127 del 21 ottobre 1941, proveniente da 5ª Squadra Aerea e indirizzato a SUPERAEREO, AUSSMA.

[109] Stato Maggiore Regio Esercito, Servizio Informazioni Esercito (S.I.E.), *Attività del generale de Gaulle nell'imminenza della ripresa offensiva britannica in Libia*, promemoria s.n. del 20 gennaio 1942, AUSSME, Comando Supremo, Rep. I-4, b. 18, f. 2.

[110] Il presidio di Gatrun, agli ordini del vicebrigadiere dei Carabinieri Agostino Patané, era costituito da 2 soldati radiotelegrafisti italiani, 6 carabinieri libici e 7 meharisti, con 2 mitragliatrici Schwarzlose oltre all'armamento individuale. (R. H. RAINERO, *Il Sahara Italiano* op. cit., p. 192)

[111] SUPERAEREO da 5ª Squadra Aerea, n. 6074 del 7 marzo 1942, Rep. B-1/15, AUSSMA.

Alle 13:00 anche il presidio di Tegerhi, 180 chilometri a sud di Murzuch, segnalò 8 camionette non identificate in avvicinamento da nord e alle 16:30 comunicò di essere sotto attacco.[112] Nell'oasi, oltre al normale presidio, costituito dalla stazione carabinieri agli ordini del maresciallo Attilio Fornararo con 6 zaptiè e 2 radiotelegrafisti italiani, si trovava occasionalmente un forte distaccamento della 2ª Compagnia Meharisti, il 2° e il 3° plotone con il comando di compagnia e lo stesso comandante, capitano Giuseppe Brachetti Montorselli. La forza complessiva era quindi di un centinaio di uomini, con 6 fucili mitragliatori oltre alle 2 mitragliatrici Schwarzlose in dotazione ai piccoli presidi sahariani. Era una potenza di fuoco comunque inferiore a quella del Groupement d'Attaque Dio, che verso le 16 iniziò a battere il presidio con un pesante fuoco di mortai. Ferito gravemente il capitano Brachetti, il comando passò al tenente Enrico Meneghetti il cui tentativo di rompere l'accerchiamento non riuscì. La guarnigione dovette dunque arrendersi, ma un gruppo, guidato dal maresciallo Fornararo, riuscì a sfuggire alla cattura e a raggiungere Murzuch. Caddero sul campo il tenente Meneghetti e una decina di libici, e furono fatti prigionieri il capitano Brachetti, l'ufficiale medico, tenente Fortuni, rimasto per assistere il suo comandante, e un caporale italiano, oltre a 17 libici lasciati poi liberi dai francesi. Gli uomini di Dio, che si erano anche impadroniti di una quarantina di cammelli, lamentarono 6 feriti.[113] Le fonti italiane riportano che dalle ore 17 Tegerhi non rispondeva più alle chiamate radio, il che lasciava pochi dubbi sulla sorte del presidio.

Nel frattempo la Patrouille D era arrivata a Umm el Araneb e alle 15:30 ne aveva assalito la stazione carabinieri che aveva però opposto una decisa resistenza. Lo stallo fu rotto dall'intervento della sezione Ghibli di Sebha che convinse Massu a ritirarsi. Nessuno dei suoi automezzi era stato danneggiato in modo grave, ma gli attacchi dei Ghibli avevano causato un paio di feriti e sotto il fuoco dei difensori erano caduti altri due militari francesi.[114] Maggior fortuna ebbe il Dètachement Guillebon. Arrivato all'imbrunire nella zona di Tmessa, ne attaccò con il favore dell'oscurità il presidio costituito dai 31 uomini del 1° plotone della 2ª Compagnia Meharisti dello Sciaati, agli ordini del sottotenente Carlo Pocari.

---

[112] SUPERASI a Comando Supremo, telegramma 01/3736 del 2 marzo 1942, Avvenimenti nel Sahara Libico, AUSSME, Comando Supremo, Rep. I-4, b. 16, f. 1.

[113] R. H. RAINERO, *Il Sahara Italiano* op. cit., p. 191-193. La guarnigione riuscì a rendere inservibile la stazione radio e le 2 mitragliatrici, per cui il resto del bottino si limitò a 5 fucili mitragliatori, 29 moschetti e 2 pistole.

[114] D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne* op. cit., p. 78. Il presidio di Umm el Araneb, agli ordini del brigadiere dei Carabinieri Michele Alemanno, era composto da un carabiniere italiano, 7 libici e 3 radiotelegrafisti italiani, con la dotazione regolamentare di 2 mitragliatrici Schwarzlose. La resistenza del presidio, che dopo quattro ore di combattimento aveva costretto l'avversario a ritirarsi, fu largamente celebrata e valse ad Alemanno la Medaglia d'Argento al Valor Militare.

L'azione si esaurì in mezzora, tra le 20:00 e le 20:30. Malamente sistemato a difesa, il reparto italiano fu sorpreso dall'attacco e si sbandò, abbandonando il forte e fuggendo verso Zuila, un comportamento per cui l'azione di comando di Pocari sarebbe stata severamente stigmatizzata.[115]

Dopo aver distrutto le installazioni di Tmessa, il Dètachement Guillebon si diresse verso la non lontana Zuila, una località anch'essa sede di una stazione carabinieri, affidata al brigadiere Attilio Minati, con un milite italiano e 7 libici, e di una stazione radio gestita da un sottufficiale e da un soldato del genio. La piccola guarnigione era stata in quelle ore rinforzata dal sottotenente Pocari che l'aveva raggiunta con 8 dei suoi meharisti.[116] I francesi tentarono un attacco di sorpresa, spingendo due forti pattuglie verso la ridotta, ma la luna piena permise alle sentinelle di scoprirli e dare l'allarme. Nel combattimento che ne seguì cadde sotto i colpi dei difensori un sottufficiale e rimase mortalmente ferito il tenente Jean Vuillaume. Gli attaccanti rimasero inchiodati al terreno dalle raffiche delle Schwarzlose finché l'eclissarsi della luna non offrì loro la possibilità di sganciarsi e allontanarsi prima dell'alba per non offrire un facile bersaglio all'aviazione italiana con la luce del giorno.[117]

Un CR.42 della 393ª Squadriglia (160° Gruppo C.T.) parcheggiato sul campo di Sebha.
(g.c. Gregory Alegi)

[115] R. H. RAINERO, *Il Sahara Italiano* op. cit., p. 196.
[116] Ibidem.
[117] D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne* op. cit., p. 81.

Con Gatrun, Tegerhi e Tmessa ormai sotto il controllo dei francesi di Leclerc, il Comando del Sahara Libico, valutata correttamente la consistenza delle forze avversarie in qualche decina di automezzi e in circa 200 uomini, decise di contrattaccare. Furono quindi fatte muovere da Sebha la 3ª Compagnia Sahariana e da Hon la 4ª, mentre veniva richiesto alla 5ª Squadra Aerea l'invio urgente di reparti aerei della specialità "d'assalto", più idonei dei Ghibli all'attacco al suolo. I francesi non avevano più dalla loro l'effetto sorpresa e la superiorità numerica degli italiani era sempre più marcata. Il mattino del 2 marzo, prima che un repentino peggioramento delle condizioni atmosferiche nell'area di Hon impedisse l'attività di volo, un Ca.309 avvistò una decina di automezzi una trentina di chilometri a sud-est di Sebha. Si trattava della Patrouille A contro la quale poco prima di mezzogiorno, tra Sebha e Hon, entrò in azione la 4ª Compagnia Sahariana. Nello scontro, presto interrotto dai francesi che ruppero il contatto sfruttando la maggiore velocità dei loro automezzi, la "sahariana" non ebbe perdite e riuscì a immobilizzare e catturare una delle camionette avversarie con un mortaio da 81 e una abbondante dotazione di munizioni, viveri e carburante. Lo scatenarsi di una bufera di sabbia impedì al Caproni di indirizzare l'inseguimento e il reparto italiano proseguì quindi in direzione di Sebha, sostando per la notte a Uadi el Cheir, una novantina di chilometri a nord-est di quella località.[118]

La 3ª Compagnia Sahariana era intanto arrivata di primo mattino a Umm el Araneb, modificando così sostanzialmente il rapporto di forze. Verso le 8:30, a una trentina di chilometri a sud-ovest di Zuila nei pressi di Hammera, la Patrouille D di Massu, mentre dirigeva su Traghen dopo aver cercato inutilmente di prendere contatto con il Detachement Guillebon nella zona di Umm el Araneb, fu agganciata dalla 3ª Compagnia Sahariana che ne disperse gli automezzi inseguendoli in direzione di Gatrun con l'aiuto di 2 Ghibli. Il contatto venne ristabilito nel primo pomeriggio in un punto imprecisato a sud di Umm el Araneb e ancora una volta la "sahariana" ebbe la meglio. Colpita e incendiata una camionetta, furono catturati 2 aspiranti ufficiali francesi, uno dei quali gravemente ferito. La 3ª Compagnia Sahariana sostò per la notte a Umm el Araneb, mentre la 4ª rimaneva a Sebha, pronta se necessario ad appoggiarla. Le avverse condizioni atmosferiche avevano ostacolato seriamente l'attività dell'aviazione, che aveva potuto sostenere l'azione della 3ª Compagnia soltanto con due velivoli e aveva visto seriamente limitate le sue possibilità di esplorazione a lungo raggio a tutto vantaggio dell'avversario, che anche per questo aveva potuto rompere il contatto.

[118] La descrizione dei movimenti dei reparti italiani, e degli interventi dell'aviazione sahariana, è basata sul contenuto di una serie di telegrammi di SUPERASI al Comando Supremo (AUSSME, Avvenimenti nel Sahara Libico, Rep. I-4, b. 16, f. 1).

Un Caproni aveva accertato che i fortini di Gatrun e Tegerhi erano deserti, confermando così la sorte dei due presidi, ma non aveva potuto spingersi oltre per il repentino peggioramento della visibilità.

Una caratteristica di questi scontri nelle profondità del deserto era la costante della "nebbia della guerra", resa più fitta dalla bassa efficienza dei collegamenti radio, dalle limitate possibilità della ricognizione aerea e dalla rapidità dei movimenti delle formazioni motorizzate. Era lo stesso scenario che si presentava nella fascia costiera, dove il fenomeno era comunque presente nonostante la relativa maggiore densità degli schieramenti e la minore estensione degli spazi. Questa situazione faceva sì che gli scontri fossero quasi sempre combattimenti d'incontro, non pianificati o pianificati sommariamente solo nell'imminenza del contatto a fuoco. Data la tendenza dei contendenti a condurre il combattimento in modo manovrato e sfruttando la velocità dei loro automezzi, le formazioni perdevano coesione e si disperdevano, le perdite erano contenute e l'esito non era risolutivo, anche se il succedersi degli scontri con l'esaurirsi delle scorte, in particolare di carburante, finiva comunque col determinare un vincitore. Gli automezzi delle due parti si muovevano per portarsi in posizione favorevole rispetto all'avversario di turno sollevando enormi nubi di polvere e sabbia e facendo fuoco con le armi di bordo nelle rare finestre di opportunità. In questo prolungato carosello i contendenti esaurivano rapidamente possibilità e capacità, e dovevano ritirarsi per rifornire i serbatoi, ripianare le scorte e riparare i danni, tutte attività che richiedevano agli uomini un ulteriore sforzo e lasciavano loro poco tempo per recuperare le energie. La vittoria era una sorta di "vittoria ai punti" e andava alla parte in grado di tenere il campo più a lungo e quindi di restare in controllo del terreno del combattimento, con la possibilità di recuperare i mezzi danneggiati e immobilizzati. Nella guerra del deserto un esito risolutivo poteva aversi solo se una delle due parti aveva una decisa superiorità in termini di capacità di manovra, o se i contendenti rimanevano in contatto continuando a colpirsi finché uno dei due non cedeva, in una sorta di replica tecnologica e dinamica delle battaglie d'attrito della Grande Guerra.

Il 1° marzo due Westland Lysander della Francia Libera si erano intanto portati sul campo di fortuna di Uigh el-Chebir, con l'obiettivo di garantire una qualche copertura alle pattuglie motorizzate, presto raggiunti dal resto dell'Escadrille *Rennes*, mentre la *Nantes* preparava i suoi bombardieri per un'incursione su Murzuch pianificata per l'indomani. Nonostante la cattiva visibilità e il forte vento i 3 bimotori decollarono isolatamente tentando di portare a termine il loro compito, e almeno in parte vi riuscirono. Le fonti italiane confermano infatti che il 2 marzo velivoli avversari isolati sganciarono qualche bomba sull'aeroporto di Murzuch alle 10:20, su Brach alle 10:47, su Sebha alle 11:00, attacchi che possono essere ricondotti con certezza ai Glenn Martin della

Francia Libera. Un solo equipaggio del resto dichiarò di aver effettivamente sganciato sull'obiettivo assegnato, mentre gli altri due riferirono di averlo fatto su località non identificate, evidentemente Brach e Sebha. L'aeroporto di Murzuch fu ancora attaccato alle 16:55, sempre senza che si registrassero vittime o danni, ma da un solo bombardiere. Non avrebbe potuto essere diversamente considerate le vicissitudini del rientro: degli altri due velivoli infatti uno aveva smarrito la rotta ed era atterrato senza carrello nei pressi di Aouzou, dove i tre uomini di equipaggio furono recuperati dal Potez 540 aggregato alla squadriglia *Nantes*, l'altro era sceso per lo stesso motivo nei pressi di Kayougué, e ne sarebbe ripartito soltanto l'indomani. Il velivolo perduto sarebbe stato prontamente rimpiazzato, ma l'ambiente del deserto si confermava quanto mai difficile per gli inesperti equipaggi della Francia Libera, e in questo ciclo operativo il GR1 sarebbe tornato in azione solo per una ricognizione su Sebha e Brach, eseguita il 6 marzo e in parte vanificata dalle condizioni atmosferiche.[119]

Il 3 marzo, mentre si attendeva a Hon l'arrivo del generale di brigata aerea Ruggero Bonomi, comandante del Settore Aeronautico Ovest, con un'aliquota di velivoli S.79 e CR.42, la colonna Leclerc con i suoi elementi sparpagliati e dispersi stava perdendo l'iniziativa. Il giorno dopo, con l'intensificarsi dell'attività dell'aviazione sahariana che in giornata localizzava e attaccava gruppi di automezzi a nord di Zuila, a est di Tegerhi e nella zona di Gatrun, sfumava anche il tentativo di Leclerc di raggruppare le sue forze per rilanciarne l'azione verso Umm el Araneb. In questa fase, nel tardo pomeriggio del 6 marzo, mentre dirigeva a sud, la Patrouille A costrinse comunque alla resa con il fuoco dei suoi mortai la stazione carabinieri di Uau el-Chebir, 180 chilometri a sud-est di Zuila e sede di una colonia penale agricola per libici. La guarnigione, non più di 9 uomini, oppose comunque una significativa resistenza ed ebbe 2 morti e 2 feriti prima di capitolare, anche per il tradimento di un detenuto che rivelò agli attaccanti i particolari dell'organizzazione della difesa.[120] Nelle stesse ore la 4ª Compagnia Sahariana interveniva in soccorso del presidio di Umm el Araneb, allontanandone con il concorso della 3ª elementi della Patrouille D e del Détachement Hous.

Tra Hon, Sebha e Tmessa la ricognizione aerea italiana non trovava più nulla da segnalare e l'attenzione si spostava più a sud, con gli S.79 e i CR.42 arrivati in rinforzo ad affiancare i Ghibli. In questo contesto una sezione di 4 biplani FIAT, costituita da due velivoli della 394ª Squadriglia, uno della 375ª e uno della

[119] D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne* op. cit., p. 121.

[120] R. H. RAINERO, *Il Sahara Italiano* op. cit., p. 198. Agli ordini dell'appuntato dei Carabinieri Giovanni Cafiero, il presidio era composto da un carabiniere italiano, 5 carabinieri libici e 2 radiotelegrafisti. Caddero in combattimento un caporalmaggiore radiotelegrafista e un carabiniere libico, e rimasero feriti l'appuntato Cafiero e un carabiniere libico. A Cafiero sarebbe stata concessa la Medaglia d'Argento al Valor Militare.

393ª, distaccata dal 160° Gruppo C.T., fu rischierata da Sebha a Umm el Araneb dove nel primo pomeriggio del 7 marzo venne sorpresa a terra da 2 Lysander. Le bombe degli attaccanti ferirono un ufficiale, il tenente Edoardo Sorvillo della 394ª Squadriglia e distrussero il suo CR.42 danneggiandone un altro, ma i due biplani rimasti indenni riuscirono a decollare in tempo utile per dare la caccia a uno dei velivoli francesi e il sergente maggiore Antonono Malavasi, anch'egli della 394ª, lo colpì ripetutamente costringendolo ad atterrare nel deserto con il mitragliere ferito in modo grave. Quando però il pilota italiano si allontanò certo della sua vittoria, il pilota francese, tenente Marcel Finance, tornò a bordo del velivolo crivellato di colpi, sistemandovi in qualche modo anche il compagno ferito, e riuscì a decollare per tornare al campo.[121]

La ricognizione aerea, ostacolata dalle nuvole di sabbia sollevate dal vento, aveva difficoltà a localizzare i reparti motorizzati francesi e nei comandi italiani, anche se c'era la sensazione di aver ripreso l'iniziativa, permaneva una sostanziale incertezza sulla loro dislocazione e soprattutto sulle loro intenzioni. Non potendo quindi sapere che la sera del 7 marzo Leclerc aveva impartito l'ordine di ritirata, Supercomando ASI riteneva che le sue forze si trovassero ancora nella zona di Hammera, con l'obiettivo di attestarsi saldamente nelle oasi più meridionali, a protezione delle sue basi lungo la linea area dal Ciad al Sudan e a premessa di future iniziative verso la Tripolitania. In questo scenario all'aviazione sahariana era richiesto di sviluppare la sua attività di ricognizione a livello strategico verso Tazerbo, Cufra, Bardai, Zouar, Tummo, sfruttando fino all'estremo limite l'autonomia dei velivoli, e a livello tattico di esplorare la regione delle oasi per localizzare gli elementi avversari che ancora vi si trovassero. Nel contempo, per frustrare quello che veniva ritenuto il disegno operativo dell'avversario, veniva ordinato al Comando del Sahara Libico di rioccupare le località di Gatrun e Tegerhi e di rafforzare la difesa delle oasi dove esistevano campi d'aviazione avanzati. In questa prospettiva veniva anche ordinato di trasferire a Hon il LV Battaglione Complementi della Divisione *Savona*, di completare al più presto la dotazione di automezzi delle compagnie sahariane 4ª e 5ª e di costituirne una sesta.[122]

La visibilità rimaneva cattiva e i primi risultati si sarebbero quindi avuti soltanto il 9 marzo, all'indomani del grave incidente che a Sebha causò la distruzione di un trimotore S.79 precipitato in decollo con la morte dei 6 uomini di equipaggio.

---

[121] D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne* op. cit., p. 121. Si veda anche http://surfcity.kund.dalnet.se/italy_bertonasso.htm, da cui risulta che l'attacco sarebbe stato condotto da un solo Lysander.

[122] Comando Superiore Forze Armate Africa Settentrionale, Stato Maggiore, 01/4006/OP dell'8 marzo 1942, AUSSMA, Rep. LT-1 B1/37.

Nel pomeriggio un S.79 e due CR.42 attaccarono nei pressi di Uigh el-Chebir una quindicina di automezzi della Section Automitrailleuses del tenente Serizier e del Detachement Hous. Gli aviatori italiani rivendicarono la distruzione di tre o quattro veicoli e in effetti nell'azione andarono distrutte una autoblindo Marmon-Herrington e un'autovettura, e rimase ucciso il capomacchina del mezzo blindato. Alle 9:30 del 10 marzo, sempre nella zona di Uigh el-Chebir, fu ancora l'aviazione italiana a infliggere un duro colpo alla pattuglia del capitano Massu, sorpresa allo scoperto insieme alla sezione autoblindo. In dieci minuti un S.79 e 3 CR.42 incendiarono 8 automezzi della Patrouille D e il carro soccorso della Section Automitrailleuses, con 3 tiratori senegalesi uccisi.[123]

Le compagnie sahariane si lanciarono all'inseguimento del nemico, ma il ciclo operativo della prima campagna del Fezzan si era ormai concluso. L'esplorazione a lungo raggio non trovò più traccia dei reparti motorizzati di Leclerc che il 14 marzo erano di nuovo a Zouar, e anche una ricognizione armata su Tazerbo eseguita il giorno 11 da un S.79 non rilevò nulla di anomalo. Le 8 bombe da 50 chilogrammi sganciate sulla vecchia caserma dei carabinieri non suscitarono alcuna reazione. Le località che erano state prima occupate e poi abbandonate dagli uomini di Leclerc rimasero per qualche giorno una sorta di terra di nessuno finché il Comando Supremo non ne sollecitò la rioccupazione, sottolineandone il valore operativo dal momento che potevano servire da trampolino per missioni di bombardamento sulla zona di Fort Lamy. Il 20 marzo due colonne miste di "sahariani", mitraglieri e meharisti, partite da Umm el Araneb e Zuila, raggiunsero quindi Gatrun e Tmessa, e il 23 Uigh el-Chebir e Uau el-Chebir, superando grosse difficoltà dovute alle sfavorevoli condizioni atmosferiche e alla limitata disponibilità di automezzi idonei a operare nel deserto. Con l'eccezione delle compagnie sahariane, il problema della mobilità nelle vaste distese del Sahara Libico rimaneva irrisolto.

Le fonti non sono né chiare né concordi sulle perdite subite dalle due parti. Secondo quanto riportato da Molinari, fonti italiane le calcolerebbero in 3 morti, 7 feriti e 47 dispersi,[124] e attribuirebbero ai francesi la perdita di una quarantina di uomini e di una ventina di automezzi. Leclerc, nel suo ordine del giorno del 17 marzo 1942, dichiarò la cattura di una cinquantina di prigionieri, mentre, per quanto riguarda le perdite francesi, Corbonnois riporta 4 caduti francesi e 5 senegalesi, 9 feriti francesi e 2 senegalesi, 2 francesi catturati.[125] Il numero degli automezzi distrutti è coerente con quello riportato da Molinari.

---

123 D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne* op. cit., p. 83.
124 A. MOLINARI, *Desert Raiders* op. cit., p. 64.
125 D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne* op. cit., p. 160.

Cannone da 47/32 di un reparto libico con i suoi serventi.
(AUSSME)

La riorganizzazione del 1942

Gli avvenimenti che si erano svolti nel Fezzan in quelle due settimane del marzo 1942 furono analizzati con attenzione dagli organi informativi del Regio Esercito per comprenderne il reale significato in relazione ai possibili obiettivi dell'avversario e all'entità dello sforzo prodotto, che aveva richiesto una complessa attività di preparazione con il potenziamento della base logistica di Zouar, nel Tibesti. I risultati ottenuti si riassumevano nella distruzione dei piccoli presidi di Tegerhi, Gatrun, Tmessa, Uigh el-Chebir e Uau el-Chebir, poco più di avamposti attrezzati con una stazione radiotelegrafica e in qualche caso con un campo di fortuna, mentre a Umm el Araneb e Zuila gli attacchi erano stati respinti. Le forze impiegate venivano valutate in una pattuglia esplorante di 10 automezzi, tre pattuglie di combattimento forti di 20 automezzi ciascuna, e una colonna di supporto con 8 autocarri officina, 5 autoambulanze e 20 autocarri. La dotazione degli automezzi delle quattro pattuglie, ciascuno con un equipaggio di 4 uomini, era indicata in 5000 colpi per ogni arma automatica, viveri per 20 giorni, 150 litri di acqua e carburante per 2000 km. Le informazioni disponibili davano poi per ogni pattuglia un armamento costituito da 4 mitragliatrici Hotchkiss, 2 mitragliatrici leggere, 1 mortaio da 60 mm, 1 mitragliatrice contraerea da 13 mm, 4 pezzi anticarro, il che significava una potenza di fuoco ben superiore a quella dei presidi sparsi nel Fezzan. Era un quadro sufficientemente corretto, e altrettanto corretta era l'indicazione dei presumibili obiettivi: riconoscere gli itinerari utilizzabili per azioni su più vasta scala, distrarre uomini e mezzi dal fronte principale, addestrare i reparti in operazioni a largo raggio e in regioni prive di risorse, svolgere azione di propaganda tra le cabile del deserto.[126]

Si era trattato in ultima analisi di una ricognizione in forze, intesa a saggiare la consistenza e la reattività della difesa senza escludere la possibilità di puntare a obiettivi di più ampio respiro nel caso di uno sviluppo favorevole degli eventi. Quanto al valore "politico" dell'operazioni, oltre alla volontà di dimostrare ancora una volta la capacità di agire in modo indipendente delle forze degaulliste, c'era anche l'intenzione di creare, con una propaganda mirata sulle popolazioni locali, le premesse per una futura annessione del Fezzan, ed eventualmente di altre parti della Libia, all'Africa Equatoriale Francese. Si delineava quindi per il futuro una minaccia quanto mai concreta. Per farle fronte non c'era altra strada se non quella di rafforzare ulteriormente l'organizzazione militare del Sahara

[126] Stato Maggiore Regio Esercito, Servizio Informazioni Esercito, *Sahara Libico. Incursioni nemiche contro i nostri presidi del Fezzan*, promemoria del 21 marzo 1942, Rep. H-3, Racc. 91, AUSSME.

Libico, affiancando una sempre più agile e potente componente mobile alla indispensabile componente fissa, a cui spettava dare concretezza all'autorità italiana sulla regione e assicurare nel contempo il controllo degli snodi carovanieri e dei posti d'acqua, da utilizzare come perni di manovra, come pure dei campi di atterraggio, essenziali per l'azione coordinata del binomio velivolo-mezzo ruotato.

Secondo gli intendimenti di Supercomando ASI il potenziamento delle forze mobili, da equipaggiare con automezzi adatti al deserto, doveva essere finalizzato a stabilire una solida difesa avanzata nella zona di Umm el Araneb, Gebel Demuazè e Uau el-Chebir, fino a quel momento presidiata da una rete di semplici avamposti, e a creare un robusto nucleo di manovra da impiegare all'occorrenza per rafforzare l'occupazione della stessa zona avanzata o per condurre puntate offensive oltre frontiera.[127] Venne così costituita un'altra compagnia sahariana, la 6ª, attivata il 20 marzo rimpiazzando la 1ª da tempo distaccata in Cirenaica, e fu ridisegnata la struttura di queste unità e delle compagnie mitraglieri da posizione al duplice scopo di renderle più snelle e di incrementarne la potenza di fuoco.

Il 25 marzo fu stabilito che le compagnie libiche da posizione, create per trasformazione delle compagnie mitraglieri, avrebbero avuto un plotone comando, articolato su una squadra comando e una squadra mortai da 81 mm su 2 armi, e un numero di plotoni misti variabile da due a quattro, ciascuno con una squadra fucilieri, una squadra mitraglieri su 2 armi, una squadra armi da 20 mm, pure su 2 armi, e una squadra cannoni con un pezzo da 47/32. Il comandante di compagnia e i comandanti di plotone erano italiani, come pure due sottufficiali e due militari di truppa, mentre erano libici i 22 graduati e soldati che completavano l'organico del plotone comando e i 36 di ciascun plotone misto. Nell'ipotesi di una compagnia con due plotoni misti si aveva una leggera riduzione dell'organico rispetto alla compagnia mitraglieri da posizione, che in linea teorica tra la squadra comando e i due plotoni schierava tre ufficiali, un sottufficiale e tre militari di truppa italiani, 110 graduati e soldati libici con 12 mitragliatrici, ma si aveva anche un consistente incremento della capacità di combattimento.[128]

Per quanto riguardava le compagnie sahariane, oltre al plotone comando, con un ufficiale, tre sottufficiali, due soldati italiani e 18 tra graduati e soldati libici, erano previsti un plotone fucilieri, con 2 mitragliatrici leggere, un plotone mitraglieri, con 2 mitragliatrici pesanti, un plotone cannoni da 20 mm, su 3 armi, e un plotone cannoni da 47/32, sempre su 3 armi, tutti comandati da un ufficiale

[127] Supercomando A.S.I., telegramma n. 01/4537 del 21 marzo 1942, AUSSME, Rep. I-4, b. 18, f. 2.

[128] A. MOLINARI, *Desert Raiders* op. cit., p. 33-34.

italiano e con un organico che era di 31 graduati e soldati libici per i primi due, 25 per il terzo e 28 per il quarto. La dotazione di automezzi era di 2 autocarri leggeri tipo A.S.37 e 2 autocarri Lancia 3 RO per il plotone comando, 4 autocarri leggeri A.S. 37 per il plotone fucilieri, 2 Lancia 3 RO per il plotone mitraglieri, 3 Lancia 3 RO, utilizzati come piattaforma per le armi sia per il plotone cannoni da 20 mm che per il plotone cannoni da 47/32.[129]

Un bimotore Caproni Ca.310 Libeccio della 118ª Squadriglia del 69° Gruppo O.A. (Osservazione Aerea). (Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

Mentre veniva avviata questa ristrutturazione delle pedine base dello schieramento italiano nel Sahara Libico, ristrutturazione inevitabilmente condizionata nei tempi di attuazione dalla disponibilità dei mezzi e dei materiali necessari, come pure dall'esigenza di selezionare con cura il personale libico da mantenere in servizio, il baricentro del dispositivo veniva spostato più a sud, così da concretizzare le indicazioni in merito a una più robusta occupazione avanzata

[129] Ivi, p. 35.

verso l'Africa Equatoriale Francese. Nel settore di Sebha venivano schierate 3 delle 5 compagnie sahariane disponibili, 5 compagnie libiche da posizione, una compagnia meharisti e 3 batterie d'artiglieria, prelevando a tal fine una compagnia da posizione dal settore Ghat, e una compagnia sahariana e una da posizione dal sottosettore Giofra del settore Hon. Nel settore Ghat rimanevano una compagnia da posizione e una compagnia meharisti, mentre il settore Hon continuava a schierare una compagnia da posizione nel sottosettore Brach, una compagnia sahariana, una da posizione e una batteria d'artiglieria nel sottosettore Zella, una compagnia sahariana, una compagnia da posizione, una compagnia cannoni da 47/32, una batteria d'artiglieria e una batteria motorizzata da 20 mm con personale italiano, una batteria d'artiglieria e una batteria motorizzata da 20 mm con personale libico e un gruppo cammellato indigeno nel sottosettore Giofra.[130]

[130] Rimanevano distaccate al di fuori del Sahara Libico la 1ª Compagnia Sahariana e 2 compagnie libiche da posizione.

Ancora Fort Lamy

Con il ritiro della colonna Leclerc la possibilità che la minaccia da sud potesse in futuro farsi più concreta, tanto da incidere sull'andamento delle operazioni nella fascia costiera proprio mentre era in preparazione una nuova offensiva verso la Marmarica e il confine egiziano, portò il comando tedesco a chiedere quali iniziative fossero allo studio per contrastarla.[131] Le forze del Sahara Libico non erano in grado di prendere l'iniziativa, e anche la 5ª Squadra Aerea non disponeva dei mezzi necessari per proporre una replica su vasta scala del bombardamento di Fort Lamy. Era però possibile ipotizzare una ricognizione a largo raggio su quelle lontane regioni per individuare movimenti di truppe significativi e in questo senso si pronunciò lo stesso Mussolini, ordinando di accertare l'entità del traffico sulla camionabile Douale-Fort Lamy-Karthum. Il Comando Superiore Forze Armate dell'Africa Settentrionale interessò in proposito la 5ª Squadra Aerea che propose di impiegare un S.82 scartando a priori la possibilità di utilizzare un quadrimotore P.108 data l'indisponibilità di questo tipo di macchina.[132] Fu così stabilito di utilizzare un trimotore con motori Alfa 128, affidato a un equipaggio costituito da una coppia di sperimentati piloti dei Servizi Aerei Speciali, capitano Arsani e sottotenente Tredici, e dal maggiore Vimercati Sanseverino, trasferendolo su un campo del sud sahariano da scegliere in funzione della situazione locale e della possibilità di farvi rapidamente affluire i rifornimenti necessari. Nell'attesa il comando della 5ª Squadra Aerea doveva pianificare un'incursione su Fort Lamy da eseguire durante la fase lunare favorevole con gli S.82 già in Africa Settentrionale, partendo dallo stesso campo trampolino.[133]

Era questo il solo modo per venire incontro alle richieste del feldmaresciallo Kesselring che della questione dell'Africa Equatoriale Francese aveva parlato con il Capo di Stato Maggiore Generale, generale Ugo Cavallero, in un colloquio avvenuto il 17 marzo. La complessità del problema era tale che l'ipotesi di utilizzare dei trimotori da trasporto modificati per un'azione di bombardamento apparve subito impraticabile, anche a causa di altre e più pressanti esigenze. Interdire la linea di comunicazione Douala-Fort Lamy-Karthum era possibile solo con

[131] Stato Maggiore Regia Aeronautica (Superaereo), telegramma 1B/3466 del 12 marzo 1942 indirizzato al comando della 5ª Squadra Aerea, AUSSMA, LT-1, B1/25-1, b. 37, f. 5.

[132] Comando 5ª Squadra Aerea, telegramma 1B/3466 del 18 marzo 1942 indirizzato a Superaereo, AUSSMA, Rep LT-1, B1/25-1, b. 37, f. 5.

[133] Stato Maggiore Regia Aeronautica (Superaereo), telegramma 1B/4103 del 24 marzo 1942 indirizzato al comando della 5ª Squadra Aerea, AUSSMA, Rep. LT-1, B1/25-1, b. 37, f. 5.

un'azione sistematica che i mezzi a disposizione non permettevano di sviluppare. Gli unici velivoli potenzialmente idonei per autonomia e capacità di carico erano i trimotori S.82 e S.83, utilizzati però per soddisfare le esigenze di aviotrasporto in misura tale da far escludere un loro impiego nel Sahara come bombardieri. Erano poi macchine relativamente lente, e l'S.83 era anche disarmato, due circostanze che non permettevano di considerarne un impiego diurno su obiettivi che, dopo i primi attacchi, sarebbero stati inevitabilmente difesi da reparti da caccia. Quanto alla possibilità di agire di notte, anche questa era da escludere: non solo gli attacchi sarebbero stati di dubbia efficacia, ma c'era da mettere in conto il problema della navigazione su zone desertiche e prive di punti di riferimento che, oltretutto, in quella stagione dell'anno erano interessate da frequenti e imprevedibili tempeste di sabbia. Considerazioni analoghe facevano ritenere improponibile anche una attività di sorveglianza che per essere efficace avrebbe dovuto avere una continuità impossibile da garantire. Operazioni di questo tipo, come pure operazioni offensive di una qualche consistenza sui più importanti centri di rifornimento della linea Douala - Fort Lamy - Karthum, avrebbero potuto essere effettuate solo in futuro, e con l'impiego dei quadrimotori Piaggio P.108 della Squadriglia *Bruno Mussolini*, espressamente concepiti per azioni di bombardamento a grande raggio, non appena fosse stata completata la messa a punto del velivolo e se ne fosse reso disponibile un congruo numero.[134]

Se non era possibile sviluppare un'azione esplorativa e offensiva a largo raggio, era però possibile affrontare con maggiori prospettive di successo il tema della protezione del Sahara Libico contro minacce provenienti dall'Africa Equatoriale Francese. Oltre ai Ghibli dell'aviazione sahariana erano al momento schierate in quel settore una sezione di CR.42 e una sezione di S.79, che avrebbe dovuto essere rafforzata così da avere un'efficienza media giornaliera di almeno 3 macchine, ed era allo studio l'invio di una sezione di 2 trimotori S.82 che, per autonomia e capacità di carico, avrebbero permesso di portare il raggio delle ricognizioni a 1500 chilometri e quello delle azioni di bombardamento a 1100. Non era invece possibile incrementare il numero dei CR.42 con bombe alari ma, dal momento che l'impiego di questo tipo di velivolo era ritenuto molto utile per la difesa ravvicinata delle oasi, in caso di necessità era possibile il trasferimento temporaneo di una delle squadriglie operanti nella regione costiera. Per i reparti aerei del Sahara Libico montati su Ghibli, S.79 e CR.42 la base principale di schieramento rimaneva Hon, mentre per gli S.82 era quella di Tripoli, ma per tutti era prevista la possibilità di operare da campi avanzati

[134] Stato Maggiore Regia Aeronautica (Superaereo), *Operazioni nell'Africa Equatoriale Francese*, n. 1B/4306 del 28 marzo 1942 (comunicazione al Comando Supremo a firma del Capo di Stato Maggiore, generale di Squadra Aerea Rino Corso Fougier), AUSSMA, LT-1, Rep. B1/25-1, b. 37, f. 5.

per agire contro le provenienze dal sud. Per organizzarli e attrezzarli era però indispensabile il concorso dell'esercito, dal momento che la 5ª Squadra non aveva sufficienti capacità di autotrasporto. La catena di comando infine avrebbe fatto capo al Comando Settore Aeronautico Ovest, a Tripoli, tramite il Comando dell'Aviazione del Sahara, a Hon.[135]

Non era un quadro incoraggiante e suggeriva una risposta non certo soddisfacente alle richieste di Kesselring. Su queste basi veniva però immediatamente ridisegnato il quadro delle disposizioni già impartite alla 5ª Squadra Aerea, richiedendo nel breve termine solo ricognizioni diurne, a vista e fotografiche, sulla camionabile Kano-Fort Lamy, da eseguire con un S.83 messo a disposizione dal Comando Servizi Aerei Speciali facendo attenzione a evitare entrambe le località per la possibile presenza di reparti da caccia sui loro aeroporti. Queste missioni dovevano essere finalizzate ad accertare l'entità del traffico stradale e del traffico ferroviario per Kano, a individuare località idonee all'atterraggio da utilizzare all'occorrenza per infiltrare nuclei di guastatori, a localizzare i campi d'appoggio lungo la rotta aerea dal Golfo di Guinea al Nilo. Gli S.79 dovevano invece essere impiegati in ricognizioni offensive sui presidi della regione del Tibesti, mentre il bombardamento di Fort Lamy era rimandato al giorno in cui sarebbe stato disponibile un numero adeguato di quadrimotori Piaggio.[136]

Furono così create le premesse per un nuovo raid sul Ciad che venne eseguito il 19 maggio da un S.83 del Nucleo Comunicazioni della LATI (Linee Aeree Transcontinentali Italiane). Il trimotore immatricolato I-AZUR, dopo essere stato equipaggiato con macchine fotografiche fu trasferito da Guidonia a Castel Benito, dove venne aggregato al 145° Gruppo, e il 18 maggio rischierato sul campo trampolino di Gatrun insieme a un S.82 della 604ª Squadriglia con compiti di supporto. La missione, che ebbe una durata di 9 ore e 25 minuti, si svolse senza inconvenienti ma non ebbe seguito. Il giorno dopo infatti il velivolo decollò alla volta di Hon e di qui proseguì per Tripoli dove avrebbe continuato a operare con compiti di natura logistica fino al rientro in Italia in novembre.[137]

---

[135] Stato Maggiore Regia Aeronautica (Superaereo), *Operazioni nell'Africa Equatoriale Francese*, n. 1B/4306 del 28 marzo 1942 (comunicazione al Comando Supremo a firma del Capo di Stato Maggiore, generale di Squadra Aerea Rino Corso Fougier), AUSSMA, Rep. I.T-1, B1/25-1, b. 37, f. 5.

[136] Stato Maggiore Regia Aeronautica (Superaereo), *Operazioni nell'Africa Equatoriale Francese*, n. 1B/4341 del 28 marzo 1942, (comunicazione al Comando 5ª Squadra Aerea a firma del Capo di Stato Maggiore, generale di Squadra Aerea Rino Corso Fougier), AUSSMA, Rep. I.T-1, B1/25-1, b. 37, f. 5.

[137] L'equipaggio del Savoia Marchetti era formato dai piloti tenente colonnello Felice Mazzetti e tenente Umberto Allevi, dal tenente motorista Piccaglia e dal marconista 1° Aviere Zallocco

L'idea di bombardare Fort Lamy fu ripresa in considerazione nel luglio del 1942, in concomitanza con la situazione di stallo verificatasi sul fronte di El Alamein. Per limitare l'operatività della rotta aerea per Karthum, colpendo quello che continuava a esserne lo scalo principale, il Settore Aeronautico Ovest elaborò un progetto che ipotizzava l'utilizzo del campo trampolino di Bir Musciurù, così da ridurre la distanza a 1285 km. Tra andata e ritorno bisognava quindi coprire un totale di 2570 km il che, a una velocità di crociera di 240 km/h e tenendo conto di un margine di sicurezza di due ore, significava una missione della durata di 12 ore e 45 minuti. Dato un consumo medio orario di 530 litri di carburante, era necessario averne a bordo almeno 6.757 litri, arrotondati per eccesso a 7000, pari a 5250 kg, oltre a 550 kg di lubrificante. Questi calcoli indicavano che per un'azione condotta da una coppia di velivoli occorreva far affluire sul campo trampolino 10.500 kg di benzina e 1100 di olio, e questi quantitativi dovevano essere triplicati per poter dare una certa continuità all'azione, effettuando tre missioni di bombardamento tra il 24 e il 30 luglio con un giorno di intervallo tra l'una e l'altra. Oltre al carburante e al lubrificante dovevano essere trasportati per via aerea anche 12.000 kg di bombe, oltre a quanto necessario per consentire l'operatività della sezione di CR.42, che avrebbe garantito una cornice di sicurezza al campo trampolino, e dei Ca.309, impiegati in ricognizioni a breve raggio per individuare eventuali pattuglie motorizzate avversarie. Tutto compreso, tenuto conto del fatto che un S.82 non poteva trasportare più di 12 fusti di benzina, pari a 1740 kg di carburante, sarebbero state necessarie non meno di 54 sortite di S.82, un numero che portava il totale del carburante necessario a oltre 280.000 kg.[138]

Era un quantitativo che andava ben oltre le disponibilità del momento e Superaereo, pur ribadendo la necessità di attaccare lo scalo aereo di Fort Lamy prima della fine di luglio, decise di ridurre la portata dell'operazione per contenerne così sia le esigenze di sicurezza che l'impatto logistico. Invece di tre incursioni con due velivoli ciascuna avrebbe dovuto esserne effettuata una soltanto, da una pattuglia di tre trimotori guidata dal tenente colonnello Umberto Klinger affiancato dal maggiore Ottaviano Vimercati Sanseverino come ufficiale di rotta, e inoltre la protezione del campo trampolino sarebbe stata affidata soltanto ai CR.42, evitando il rischieramento a Gatrun e Bir Musciurù di bimotori Ghibli.[139]

(AA.VV, *I voli dell'albatros. Gli equipaggi delle linee civili nella Seconda Guerra Mondiale (1940-1945)*, Atti del convegno tenuto a Fiumicino il 13 giugno 1995, Supplemento al n. 12/1995 di «Pegaso»).

[138] Settore Aeronautico Ovest, Ufficio Operazioni, *Azione bombardamento Fort Lamy*, n.2527/Op.1 del 15 luglio 1942, AUSSMA, Rep. LT-1, B1/25-1, b. 37, f. 5.

[139] Stato Maggiore Regia Aeronautica (Superaereo), *Bombardamento Fort Lamy*, n. 1B/10188 del 18 luglio 1942, AUSSMA, Rep. LT-1, B1/25-1, b. 37, f. 5.

Per permettere l'esecuzione di questo programma minimo, avviando la costituzione della base avanzata, venne disposto l'invio a Tripoli tra il 18 e il 19 luglio di 2 S.82 e di un S.75 a integrazione del numero di macchine già disponibili in Libia. Dall'Italia arrivarono però un solo S.82 e un S.75, al limite delle ore di volo, con il martinetto dei flap in avaria e comunque non idoneo allo scopo dal momento che non poteva trasportare più di 4 fusti di benzina.[140] Il 21 luglio con l'unico trimotore disponibile, in attesa che ne venisse rimesso in efficienza un secondo già in forza al 145° Gruppo, fu comunque iniziato il trasporto a Gatrun del carburante, ma per completare il trasferimento della benzina, delle bombe e degli altri materiali necessari per il campo trampolino in tempo utile per poter sfruttare la fase lunare favorevole sarebbero serviti almeno altri 2 S.82. Il fabbisogno calcolato era infatti di 30.000 kg totali, equivalenti a 25 sortite per le quali sarebbero serviti altri 100.000 kg di benzina.[141] Se questa non era più un problema grazie all'arrivo a Tripoli di una petroliera con un carico di 500 tonnellate di benzina, e alla disponibilità di qualche migliaio di litri rimasti a Gatrun dopo il raid dell'S.83, le difficoltà venivano ora dalla mancanza di velivoli.

La domanda di trasporto aereo da parte dell'armata italo-tedesca impegnata a El Alamein era sempre più pressante e non era possibile mantenere nelle retrovie una consistente aliquota dei pochi trimotori disponibili. Superaereo ordinò perciò che un S.82 già destinato a Tripoli per la pattuglia Klinger fosse invece inviato con urgenza a Derna e che verso la stessa località, a rinforzarvi la componente da trasporto della 5ª Squadra Aerea, fosse avviato al più presto anche il trimotore appena arrivato dall'Italia.[142] La preparazione del campo trampolino doveva continuare utilizzando i mezzi disponibili in Tripolitania, ma quando furono noti i dati del primo trasporto di carburante da Castel Benito a Gatrun, con un consumo di 2500 litri tra andata e ritorno per portare un carico di 12 fusti, il Settore Aeronautico Ovest decise di sospendere l'operazione Fort Lamy e di accantonare qualunque velleità offensiva verso l'Africa Equatoriale Francese.

---

[140] Settore Aeronautico Ovest, *Bombardamento Fort Lamy*, n. 2549/Op1 del 20 luglio 1942, AUSSMA, Rep. LT-1, B1/25-1, b. 37, f. 5.

[141] Settore Aeronautico Ovest, Ufficio Operazioni, *Bombardamento Fort Lamy*, n.2549/Op.1 del 15 luglio 1942, AUSSMA, Rep. LT-1, B1/25-1, b. 37, f. 5.

[142] Stato Maggiore Regia Aeronautica (Superaereo), a Comando Servizi Aerei Speciali, n.1B/10315, ed a Comando Settore Aeronautico Ovest, n.1B/10316 del 20 luglio 1942, AUSSMA, Rep. LT-1, B1/25-1, b. 37, f. 5.

L'autocarro della Forza X messo fuori uso alle porte di Bengasi nella notte tra il 13 e il 14 settembre 1942.
(Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

LE INCURSIONI DEL SAS E DEL LRDG DELL'ESTATE DEL 1942

Nel maggio del 1942 la flotta britannica si preparava a rifornire Malta con due convogli fortemente scortati che sarebbero partiti da Gibilterra e da Alessandria d'Egitto. L'isola era allo stremo e Churchill chiese ad Aunchileck di fare l'impossibile per rimuovere la minaccia rappresentata dai campi d'aviazione della Cirenaica. Per un'offensiva dell'8ª Armata non esistevano ancora le condizioni, nonostante le forti pressioni del Primo Ministro, e la soluzione fu cercata in un'operazione del Distaccamento L del SAS. Stirling, nel frattempo promosso maggiore, venne convocato al quartier generale al Cairo e gli fu chiesto di studiare un piano che potesse essere messo rapidamente in esecuzione. In meno di ventiquattrore il vulcanico ufficiale scozzese presentò un progetto che prevedeva l'attacco simultaneo a sei aeroporti della Cirenaica nella notte del 13 giugno, mentre una settima pattuglia, trasportata da un sommergibile, avrebbe attaccato l'aeroporto della Luftwaffe di Heraklion, sull'isola di Creta, sull'altro lato di quella che per i marinai britannici era diventata la *bomb alley*, tra le coste libiche e quelle cretesi. Gli organici del SAS si erano ampliati anche con il concorso di elementi francesi, il Free French Squadron, e di una unità speciale composta di ebrei di origine tedesca reclutati per lo più in Palestina, lo Special Interrogation Group, ed erano in grado di sostenere un tale sforzo.

La squadra che il sommergibile *Triton* fece sbarcare nel golfo di Malia, sulla costa settentrionale di Creta, era l'espressione della natura interalleata del SAS. Agli ordini del maggiore francese Georges Bergé c'erano infatti tre francesi, un ufficiale greco e un britannico, il capitano George Jellicoe, un ufficiale dei commando che era una delle ultime reclute del Distaccamento L. Nella notte del 13 giugno i sei uomini superarono la recinzione perimetrale dell'aeroporto di Heraklion e sabotarono 21 bombardieri Ju.88, sistemando poi alcune cariche esplosive in depositi di munizioni e di carburante. L'esfiltrazione non fu però altrettanto semplice, mentre si dirigeva verso la costa sud dell'isola dove nei pressi di Krotos era in attesa il caicco *Porcupine*, la pattuglia si divise e la sera del 19 giugno i quattro francesi vennero sorpresi e catturati da un reparto tedesco, con tutta probabilità messo sulle loro tracce da informatori locali. Jellicoe e l'ufficiale greco furono quindi i soli a rientrare in Egitto, ma l'azione ebbe un ulteriore, tragica conseguenza: 50 abitanti di Heraklion vennero fucilati come rappresaglia per l'aiuto dato dai partigiani cretesi alla pattuglia di sabotatori.[143]

[143] B. MACINTYRE, *SAS Rogue Heroes* op. cit., p. 120-121.

Le azioni condotte via terra dal Distaccamento L, ebbero ancora una volta il supporto dei "taxi del deserto" del LRDG che trasportò da Siwa all'area del Gebel Achdar le pattuglie che avrebbero attaccato gli aeroporti della zona di Bengasi, vale a dire i due di Berka (K.1 e K.2) e quelli di Benina e Barce. Molto più a oriente i campi di el-Fteiah (Derna) e Martuba, ben più vicini alla linea del fronte, erano invece l'obiettivo di un'operazione di inganno pianificata per essere eseguita il mattino del 13 giugno. Una piccola autocolonna composta da un'autovettura tipo Kübelwagen, da un autocarro Opel Blitz, pure di preda bellica, e da un autocarro britannico con false insegne tedesche avrebbe dovuto penetrare nell'area di Derna sotto le mentite spoglie di un trasporto di prigionieri. Nella realtà i prigionieri erano uomini del Free French Squadron agli ordini del tenente Augustin Jordan e le loro guardie in uniformi dell'Afrika Korps, per il vero molto simili a quelle britanniche, uomini dello Special Interrogation Group, tra i quali due soldati tedeschi con un passato nella Legione Straniera, Herbert Brückner e Walter Essner. Catturati in novembre, si erano dichiarati ferventi antinazisti e dopo un attento esame erano stati arruolati portando in dote un prezioso bagaglio di informazioni aggiornate e di prima mano sui comportamenti e sui modi di dire in uso nell'esercito tedesco.

Delle due squadre del Free French Squadron impegnate nell'area di Bengasi, una penetrò nell'aeroporto di Barce facendo saltare un deposito di benzina, l'altra, guidata dal tenente André Zirnheld, attaccò il campo K.1 di Berka, dove rivendicò la distruzione di 6 bombardieri tedeschi per poi scomparire nell'oscurità dopo un breve scontro a fuoco. Sull'aeroporto K.2 la pattuglia del capitano "Paddy" Mayne trovò una situazione ben diversa da quella di poche settimane prima. Le sentinelle erano all'erta, anche perché l'attacco al K.1, che i francesi avevano lanciato in anticipo sull'orario previsto, aveva dato l'allarme, e i velivoli parcheggiati erano presidiati. Mayne e i suoi tre uomini furono immediatamente scoperti e dovettero abbandonare l'impresa dopo aver danneggiato 3 trimotori S.79. Al termine di un prolungato scontro a fuoco riuscirono a fatica a disimpegnarsi trovando rifugio in un accampamento di beduini, per poi raggiungere il previsto punto di incontro con il "taxi del deserto". Uno di loro aveva però perso contatto durante la convulsa fase del ripiegamento e non se ne sarebbe saputo più nulla. Stirling, con due uomini, era intanto riuscito a penetrare senza inconvenienti nell'aeroporto di Benina e a sistemare le sue bombe Lewes su 5 velivoli della Luftwaffe, un Messerscmitt Bf.109, due Ju.87 e due trimotori Ju.52, ricoverati in due hangar, e in un deposito di parti di ricambio e attrezzature di supporto. Prima di ritirarsi, i tre uomini attaccarono con bombe a mano una baracca illuminata, apparentemente un corpo di guardia, dove si trovavano una ventina di soldati tedeschi colti di

sorpresa.[144] Stirling e i suoi due compagni si allontanarono risalendo sul gebel dove poco dopo l'alba furono recuperati dal LRDG.

Nei rapporti italiani si trova conferma di questi attacchi e anche di una maggiore reattività della difesa rispetto al recente passato, resa possibile dall'attività di intelligence. Pochi giorni prima i comandi dei diversi aeroporti erano stati infatti messi in allarme in relazione a possibili azioni di sabotaggio eseguite da paracadutisti o da elementi infiltrati via terra. Al riguardo, nella relazione trimestrale del comando aeroporto di Martuba alla data del 13 giugno 1942 si legge:

> Sono state ricevute informazioni in cui gli inglesi avrebbero avuto intenzione di eseguire atti di sabotaggio su Aeroporti della Cirenaica. Sul nostro campo sono state prese le misure necessarie e preventive per eventuali lanci di paracadutisti nemici combinati con offese terrestri. Per tutta la durata della notte il personale è rimasto in stato di allarme e pronto ad intervenire in qualsiasi punto del campo ove richiedessero rinforzi e soccorsi per ostacolare penetrazione di elementi nemici diretti ai velivoli dislocati sui campi volo.[145]

La relazione del comando dell'aeroporto di Barce, su cui era dislocato il grosso del 35° Stormo B.T con i suoi Cat.Z 1007bis e si trovavano anche la 118a Squadriglia del 69° Gruppo O.A. (Osservazione Aerea) e una sezione d'allarme con 2 MC.200 del 150° Gruppo C.T., conferma la distruzione di un piccolo deposito, anche se di bombe e non di carburante, e lascia intendere come la reazione della difesa avesse impedito agli uomini della Francia Libera, peraltro indicati come britannici, di raggiungere i velivoli parcheggiati:

> La notte sul 13 giugno un gruppo di sabotatori inglesi tentavano di penetrare nel campo di volo. Intercettati da una ronda di vigilanza composta dal carabiniere Covino Antonio e dall'aviere Molinari Federico venivano a conflitto. Il carabiniere, che ha dimostrato coraggio e sangue freddo, rimaneva ferito e i sabotatori desistevano ritirandosi. L'unico risultato conseguito dai sabotatori è stato quello di far esplodere una riservetta di bombe di medio calibro situata fuori dai limiti del campo da una Squadriglia di servizio d'allarme all'insaputa del Comando di Aeroporto.[146]

In linea con i resoconti britannici nel delineare il fallimento dell'azione, identificando tra l'altro correttamente il numero dei componenti della pattuglia Mayne che avevano agito divisi in due coppie, è anche il rapporto del comando dell'aeroporto K.2 di Berka, dove si trovavano gli S.79 del 131° Gruppo Aerosiluranti (squadriglie 279ª e 284ª) e della 174ª Squadriglia Aerosiluranti. Il rapporto, sottolineando il buon comportamento degli avieri di guardia ai velivoli,

---

144 Ivi, p. 118-120.

145 Base Aerea Aeroporto 759, *Relazione periodica in tempo di guerra relativa al 2° trimestre 1942 (Periodo 1/4/42 – 30/6/42)*, AUSSMA.

146 Aeroporto 755, P.M. 3750, Comando, *Relazione sugli avvenimenti più importanti verificatisi nel trimestre aprile-giugno presso l'Aeroporto 755 esposti in ordine cronologico*, 3 luglio 1942, AUSSMA.

propone una ricostruzione molto più sobria del conseguente scontro a fuoco in cui gli italiani non ebbero perdite:

> Dopo un'incursione aerea che non ebbe alcun effetto sull'Aeroporto, avvenuta dalle ore 22,30 alle ore 24,30 circa, verso le ore 01, alla periferia del campo, dal lato Sud, si sono addentrati nell'area del decentramento degli aeroplani dei sabotatori nemici, presumibilmente in numero di quattro.
>
> I predetti tentavano di avvicinarsi all'apparecchio S.79 MM.24169 della 279ª Squadriglia Aerosiluranti, lanciando contro di esso due ordigni incendiari.
>
> Gli avieri di sentinella CALISE Antonio e CURRI Giorgio, reagivano prontamente con colpi di moschetto e lancio di bombe a mano contro gli aggressori che dopo aver sparato alcune raffiche di fucile mitragliatore si allontanavano verso Sud.
>
> Quasi contemporaneamente due sabotatori tentavano di avvicinarsi all'apparecchio S.79 MM.24300 della 284ª Squadriglia Aerosiluranti e lanciavano, dalla distanza di 15-20 metri, presumibilmente delle bombe a mano.
>
> Anche le sentinelle di questo apparecchio, Avieri CALVOSA Antonio e TRAPANI Giovanni, respingevano prontamente i sabotatori a colpi di moschetto e bombe a mano, mentre venivano fatti segno a raffiche di fucile mitragliatore che colpivano l'apparecchio nell'ala sinistra.
>
> I sabotatori lanciavano in prossimità di quest'ultimo apparecchio, alla distanza di 15 metri circa dall'apparecchio, degli ordigni esplosivi a tempo, che esplodevano dopo circa un'ora dall'inizio dell'attacco, senza provocare danni.
>
> Data la profonda oscurità della notte non fu possibile catturare nessuno dei sabotatori.[147]

A Derna le cose per gli uomini del SAS andarono ancora peggio. La piccola autocolonna di falsi prigionieri era riuscita nella giornata del 12 a superare un paio di posti di blocco sulla Via Balbia, grazie al travestimento e alla perfetta padronanza del tedesco e del gergo militare della Wehrmacht degli uomini del SIG, il particolare dei due ex-soldati dell'Afrika Korps, e si era fermata per la notte in un campo di transito nelle vicinanze dell'aeroporto, con la giustificazione che la probabile presenza di commando britannici nella zona sconsigliava di muoversi di notte. Secondo i piani avrebbero dovuto agire l'indomani, colpendo simultaneamente gli aeroporti di Derna, contro cui si sarebbe diretto un autocarro con 9 francesi del SAS e 3 uomini del SIG, agli ordini del tenente Jordan e guidati da Brückner, e Martuba, obiettivo del resto della pattuglia con il secondo autocarro. Il capitano Herbert Buck con la Kübelwagen si sarebbe portato al punto d'incontro per attendervi le due squadre di sabotatori e guidare la delicata fase di rientro.

[147] Aeroporto N. 763, P.M. 3750, Comando, *Relazione sull'attività logistica dell'aeroporto dal 1° aprile al 30 giugno 1942 XX e sui fatti più importanti avvenuti sull'aeroporto stesso*, AUSSMA. I 3 velivoli, tutti della 284ª Squadriglia Aerosiluranti, riportarono danni riparabili in squadriglia – l'ultimo – MM.24076, o presso la locale SRAM – gli altri due.

Nel pomeriggio del 13 giugno, quando le due squadre si diressero verso i loro obiettivi, all'inizio tutto sembrò procedere come pianificato ma all'ingresso dell'aeroporto di Derna, Brückner, che era alla guida, fermò l'autocarro lamentando un problema meccanico e si allontanò verso il corpo di guardia per chiedere gli attrezzi necessari per riparare il motore e nel caso l'assistenza di un meccanico. Non appena entrato, si presentò però all'ufficiale di guardia rivelandogli cosa stava accadendo e il vero essere degli uomini sul cassone.[148] L'autocarro fu subito circondato e nello scontro a fuoco che ne seguì le cariche esplosive si attivarono, facendolo saltare in aria e uccidendone gli occupanti. Jordan che era già sceso riuscì ad approfittare della confusione per fuggire e fu il solo a raggiungere il luogo dell'appuntamento. Anche l'autocarro diretto verso Martuba era stato infatti individuato e i suoi occupanti uccisi o catturati nonostante il tentativo di disperdersi e far perdere le tracce. I rapporti italiani confermano il fallimento dell'azione, anche se gli aeroporti della Regia Aeronautica ne furono solo indirettamente interessati. La relazione trimestrale del comando dell'aeroporto di el-Fteiah (Derna), nel confermare che l'allarme era già stato dato prima ancora che la minaccia si manifestasse, forse come conseguenza delle azioni della notte precedente nell'area di Bengasi se non di una falla nel sistema di sicurezza britannico, riporta la notizia della distruzione dell'autocarro all'ingresso del vicino aeroporto tedesco e la cattura di due prigionieri francesi:

> Il 13 giugno sera ha inizio lo stato di allarme. Tutte le disposizioni consentite dalle modeste disponibilità vengono prese ed attuate. Al campo tedesco si arresta e si distrugge l'autocarro carico di paracadutisti e di materiale che avrebbe dovuto distruggere gli apparecchi dei due campi. Si catturano vari prigionieri (due da parte nostra). Trattasi di francesi degaullisti, partiti dall'oasi di Siwa. Il pericolo perdura e le misure dettate dallo stato d'allarme si protraggono per varie settimane.[149]

Anche la già citata relazione del comando del campo di Martuba segnala sotto la data del 18 giugno la cattura nei pressi del campo di un soldato della Francia Libera, con tutta probabilità uno degli ultimi superstiti della squadra del tenente Jordan. Dai rapporti emerge con chiarezza che, nonostante le perdite subite e i limitati danni materiali inflitti, l'azione del SAS era riuscita a creare una

---

[148] B. MCINTYRE, *SAS Rogue Heroes* op. cit., p. 121-124. Brückner, che evidentemente aveva da tempo in animo di cogliere la prima occasione utile per fuggire, fu trasferito in Germania e decorato con la Croce di Ferro.

[149] Comando Aeroporto el-Fteiah, *Relazione periodica in tempo di guerra (dal 1/4/42 al 30/6/42 – XX)*, AUSSMA. L'aeroporto di el-Fteiah (Derna), inizialmente occupato solo dalla Luftwaffe, dal 1° aprile 1942, dopo una trattativa che aveva portato alla cessione agli italiani del lato sud/sud-est del campo, vedeva anche la presenza di reparti della Regia Aeronautica. Alla data del 13 giugno vi si trovavano il 50° Stormo d'Assalto, su CR.42, e una sezione di S.82 del 145° Gruppo.

situazione che obbligava i comandi dell'Asse a distrarre uomini e mezzi per la sicurezza delle retrovie.

Nel corso dell'estate le pattuglie del LRDG svilupparono soprattutto un'attività di ricognizione strategica, osservando i movimenti di truppe e rifornimenti lungo la vitale arteria stradale della Via Balbia, mentre il SAS condusse autonomamente alcune incursioni contro i campi d'aviazione allestiti dall'Asse in territorio egiziano. Stirling era infatti riuscito a ottenere una dozzina di jeep di recente fornitura e con questi veicoli, opportunamente modificati per il deserto e armati con due coppie di mitragliatrici Vickers K da 7,7 mm su affusti di tipo aeronautico, il Distaccamento L attaccò gli aeroporti di al-Daba e Fuka la notte dell'11 luglio rivendicando la distruzione di 22 velivoli. Un secondo contingente di altre 20 jeep permise di aumentare la potenza d'urto del reparto, che la notte del 26 attaccò con 18 veicoli l'aeroporto di Sidi Haneish dove i rapporti britannici indicano in 37 il numero dei velivoli tedeschi messi fuori uso.[150] Il pericolo maggiore per gli uomini del SAS era sempre rappresentato dai velivoli della Regia Aeronautica e della Luftwaffe che in entrambe le occasioni li sorpresero allo scoperto il mattino dopo, mentre rientravano alla loro base operativa avanzata nel deserto egiziano, oltre la linea del fronte e a nord della depressione di Qattara, infliggendo perdite significative in uomini e mezzi.

Il trimotore Savoia-Marchetti S.79 della 174ª Squadriglia Ricognizione Strategica Terrestre (R.S.T.) distrutto sull'aeroporto di Barce nelle prime ore del 14 settembre 1942 dagli uomini del LRDG. (Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

[150] Fonti tedesche ridimensionano di molto il numero dei velivoli tedeschi distrutti o danneggiati, quantificando i primi in 3 e i secondi in 2 (N. ARENA, *La Regia Aeronautica* op. cit., p. 172).

I RAID DI SETTEMBRE

All'inizio di agosto, nel timore che la loro base di Bir el-Quseir venisse scoperta da una ricognizione aerea sempre più attiva e presente, il Distaccamento L ebbe l'ordine di rientrare al Cairo. Il resto del mese fu impiegato nella preparazione di una serie di operazioni, tutte connotate in termini di interdizione strategica, che nella notte tra il 13 e il 14 settembre, avrebbero dovuto interrompere le linee di comunicazione avversarie e determinare il collasso della struttura logistica italo-tedesca a premessa di un'offensiva in preparazione sulla linea di El Alamein. Erano previste quattro diverse operazioni, tutte connotate in termini di interdizione strategica:

- Operazione Bigamy, con obiettivo Bengasi, affidata alla Forza X proveniente da Cufra, con il compito di distruggere gli impianti portuali e le installazioni logistiche per poi operare per circa tre settimane nell'entroterra tra Bengasi e Derna, impedendo o quanto meno ostacolando il transito dei rifornimenti verso il fronte;

- Operazione Nicety, finalizzata alla conquista dell'oasi di Gialo, affidata alla Forza Z, proveniente anch'essa da Cufra, che avrebbe dovuto mantenerne il possesso per tre settimane costituendo la base operativa della Forza X e coprendone alla fine il ripiegamento attraverso il deserto;

- Operazione Caravan, con obiettivo l'aeroporto di Barce e le vicine installazioni logistiche, affidata a un distaccamento del LRDG che avrebbe poi dovuto unirsi alla Forza X;

- Operazione Agreement, con lo sbarco dal mare della Forza A e della Forza C, provenienti da Haifa e da Alessandria, e l'attacco via terra della Forza B, proveniente da Cufra, con il compito di impadronirsi di Tobruk e mantenerne il possesso per almeno 24 ore al fine di distruggerne totalmente gli impianti e i magazzini, per poi ripiegare via terra muovendo verso oriente per creare il caos nelle retrovie avversarie e paralizzare le comunicazioni stradali.

Per il numero dei reparti impiegati e per le sue stesse finalità il piano, complesso e articolato, aveva ben poco in comune con le incursioni dei *desert raiders*, e per quanto ben studiato conteneva in sé diversi elementi di debolezza, a cominciare da una generale sottovalutazione delle capacità di reazione della difesa. Inoltre, pur nella loro complessità, gli ordini di operazioni non lasciavano

spazio all'imprevisto, nell'assunto che tutto sarebbe andato come programmato.[151] Infine anche la sicurezza lasciò a desiderare, e questo sia per il numero degli attori in gioco, sia per una certa leggerezza degli interessati, abituati a parlare liberamente delle loro attività durante le serate trascorse nei bar e nei locali del Cairo.

Che le forze britanniche, dall'8 agosto agli ordini del generale Harold Alexander, nuovo comandante in capo per il Medio Oriente, stessero preparando qualcosa era quindi noto, e già intorno alla metà di agosto veniva raccomandato ai comandi locali di rafforzare la vigilanza. Anche il Comando del Settore Aeronautico Centrale, i cui reparti erano concentrati sui campi di Bengasi, Barce e Tobruk, con compito primario la protezione dei porti e dei convogli, fu posto in stato di allarme per quanto riguardava la sorveglianza delle provenienze dal Sahara Libico, nella convinzione che il mezzo aereo rappresentasse la risposta più efficace contro le infiltrazioni di automezzi.[152] L'allarme era in particolare indirizzato all'area di Bengasi, dove per il 15 settembre veniva segnalata l'elevata probabilità di tentativi di sabotaggio contro aeroporti e depositi. Al riguardo veniva anche riportata la presenza nella zona a sud di Barce di un presunto "colonnello francese", nascosto tra la popolazione locale con il compito di raccogliere informazioni e coordinare gli attacchi.[153] Il "colonnello francese" esisteva davvero, ma era in realtà il belga Robert Marie Emanuel Melot, un quarantasettenne mercante di cotone residente in Egitto e buon conoscitore del Nord Africa, con un passato di pilota durante la Grande Guerra, che si era unito al SAS quale ufficiale intelligence ed era stato da tempo infiltrato dal LRDG nella zona del Gebel Achdar.[154]

L'attenzione per l'area di Bengasi non era affatto fuori luogo. Il reparto di Stirling, rinforzato da un distaccamento dello Special Boat Squadron e da elementi del Middle East Commando, per un totale di 220 uomini, aveva infatti il compito di attaccarne e distruggerne le istallazioni portuali e il naviglio all'ancora, nonché di mettere fuori uso il maggior numero di velivoli possibile sui suoi campi di aviazione. La mancanza del fattore sorpresa, e le precauzioni conseguentemente adottate dal comando italiano, fecero però sì che l'operazione, denominata in

---

[151] Al termine dei combattimenti della giornata del 13 settembre gli ordini di operazione furono trovati dagli italiani su un mezzo da sbarco catturato, il che permise di avere subito un quadro chiaro di quanto era avvenuto e delle forze in gioco (SUPERMARINA, *Operazioni di mezzo settembre contro le retrovie in Cirenaica.* s.i.d., AUSSMA).

[152] 5ª Squadra Aerea, Comando, Ufficio Tattico, *Direttive per le prossime operazioni*, n. 001/0PT.6/E del 28 agosto 1942 (F. MATTESINI, M. CERMELLI, *Le direttive tecnico-operative di SUPERAEREO*, Vol. II, *Gennaio 1942 - Settembre 1943*, I Tomo, Roma, 1992, p. 334-336).

[153] 5ª Squadra Aerea, Comando, *Atti di sabotaggio*, 2569/Op.8 del 19 agosto 1942, AUSSMA.

[154] B. MCINTYRE, *SAS Rogue Heroes* op.cit., p. 157.

codice Operation Bigamy, si concludesse con un disastro. L'autocolonna, che ancora una volta simulava un trasporto di prigionieri per superare gli inevitabili controlli, fu fermata a un posto di blocco italiano e lo scontro a fuoco che ne seguì costrinse Stirling a ordinare di rompere il contatto per cercare scampo nel deserto. Prima però di riuscire a disimpegnarsi, la Forza X, questa la denominazione in codice del complesso di uomini e mezzi ai suoi ordini, perse 2 jeep e un autocarro, e 2 dei suoi uomini furono fatti prigionieri.[155] Era soltanto l'inizio. Allo spuntar del giorno, quando avevano risalito la scarpata che contorna la zona costiera, gli uomini della Forza X furono sorpresi e attaccati a più riprese da velivoli della Regia Aeronautica. A nulla valse il tentativo di mimetizzare e nascondere gli automezzi tra gli anfratti del gebel, i ripetuti attacchi aerei distrussero più della metà dei 40 veicoli, con pesanti perdite in morti e feriti. Quattro di questi, intrasportabili, furono lasciati sul posto affidati alle cure di un infermiere, nella speranza che venissero trovati e salvati dagli italiani, come poi avvenne, mentre quanto restava della colonna prendeva la via di Gialo e poi di Cufra.[156]

Circa un quarto della forza d'attacco di Stirling sarebbe alla fine mancato all'appello. Soltanto pochi mesi prima un fallimento di queste proporzioni avrebbe potuto compromettere il futuro del SAS, ma ora il reparto aveva una solida reputazione e azioni come questa raggiungevano comunque lo scopo di tenere in allarme l'avversario anche nelle più lontane retrovie. Ne è una esplicita conferma la stessa comunicazione, già citata, del comando piazza di Bengasi, che, nel dare notizia dell'incursione respinta, confermava il permanere dello stato di allarme ritenendo altamente probabile che il nemico rinnovasse il tentativo per rifarsi dello scacco subito. Non sorprende quindi che nei giorni seguenti Stirling fosse promosso tenente colonnello e la sua creatura innalzata a livello di reggimento.

Esito disastroso ebbe anche l'operazione Agreement, l'attacco al porto di Tobruk condotto simultaneamente da mare e da terra e sventato dalla reazione della guarnigione, costituita da truppe italiane che, troppo frettolosamente, i servizi informativi britannici avevano definito di seconda scelta, e dall'intervento dell'aviazione italo-tedesca. I britannici persero 779 uomini, dei quali 576 fatti prigionieri, e non meno pesanti furono le perdite in termini di unità navali, con l'affondamento dell'incrociatore *Coventry*, dei cacciatorpediniere *Sikh* e *Zulu*, di 4 motosiluranti e 2 motolance armate e la cattura o l'affondamento di un certo numero di mezzi da sbarco.[157] Di contro, gli italiani ebbero 54 morti e 29 feriti

[155] Comando Piazza di Bengasi, Ufficio di Stato Maggiore, *Attacco della notte tra il 13 e il 14 settembre da parte di camionette inglesi*, 14 settembre 1942, AUSSMA.

[156] B. MCINTYRE, *SAS Rogue Heroes* op. cit., p. 163-167.

[157] A. MOLINARI, *Desert Raiders* op. cit., p. 67-72.

tra il personale della marina e del battaglione del Reggimento *San Marco* che era stato l'anima della difesa, e 15 morti e 43 feriti tra i reparti dell'esercito, mentre i tedeschi lamentarono un morto e 7 feriti.[158] Il generale Ugo Cavallero, capo di stato maggiore generale italiano, avrebbe definito l'incursione una Dieppe africana, con riferimento al raid dall'esito altrettanto disastroso tentato sempre dai britannici meno di un mese prima, il 19 agosto, contro quel porto della costa francese della Manica, ma a prescindere da questo paragone l'operazione Agreement dimostrò che azioni di questo tipo avevano scarsa probabilità di riuscita contro un avversario determinato e in allarme. Un'ulteriore conferma fu data dall'insuccesso dell'operazione Nicety, diretta contro l'oasi di Gialo con l'obiettivo di impadronirsene per coprire il rientro via terra di parte delle forze impegnate contro Bengasi e Barce, e crearvi una base avanzata da cui agire contro la Via Balbia. La guarnigione italiana contenne senza troppe difficoltà l'attacco lanciato il giorno 16 dalla Forza Z, proveniente da Cufra e composta da circa 200 uomini della Sudan Defence Force. Visto ormai compromesso l'intero piano d'azione, attaccata dal cielo con insistenza nelle giornate del 16 e soprattutto del 17 settembre, e minacciata dall'avvicinarsi da Agedabia di una colonna mobile, la Forza Z tolse l'assedio già il 19 settembre, e il presidio fu definitivamente sbloccato il 21 dall'arrivo della colonna di soccorso.

L'unico successo fu ottenuto dalle pattuglie "G1" e "T1" del LRDG alle quali era stato affidato il compito di attaccare l'aeroporto di Barce e le installazioni militari della zona con l'ordine di creare la massima confusione. All'operazione era stato dato il nome in codice di Caravan. Agli ordini del maggiore John Richard Easonsmith le due pattuglie, forti di 47 uomini montati su 12 autocarri Chevrolet 30-cwt e 5 jeep, si mossero dall'oasi egiziana di el-Fayum il 2 settembre, potendo contare sull'aiuto di due guide libiche e sul supporto informativo assicurato nella zona dell'obiettivo da elementi indigeni legati alla confraternita dei senussi. Alla spedizione era poi aggregato il maggiore belga di origini russe Vladimir Peniakoff, che vantava una ultradecennale frequentazione del deserto occidentale e aveva curato il reclutamento e l'addestramento degli agenti informatori libici. All'alba del 13 gli uomini Easonsmith si accamparono nel gebel in località Benia, 24 km a sud di Barce, mimetizzando gli automezzi tra la vegetazione, senza peraltro sfuggire alla ricognizione aerea italiana. La loro presenza fu infatti segnalata da un Ca.311 della 131ª Squadriglia del 66° Gruppo O.A. che, nel dare l'allarme, determinò un rafforzamento delle misure di sicurezza già in atto non solo nel Gebel Achdar ma in tutta l'area compresa tra Derna a nord-est e Agedabia-Gialo a sud-ovest. Di questo Easonsmith non poteva essere a conoscenza, ma a preoccuparlo fu certamente il mancato ritorno dei due agenti libici, inviati a

[158] *Diario Storico del Comando Supremo*, Vol. VIII, Tomo I, Parte Prima, USSME, p. 140.

verificare la situazione lungo il previsto percorso di avvicinamento all'obiettivo. Era però troppo tardi per alterare i piani e al crepuscolo la colonna del LRDG si diresse a nord per imboccare poi la strada litoranea, procedendo con i fari accesi in modo da non destare allarme.

Per questa via arrivò all'aeroporto, cogliendone di sorpresa il dispositivo di difesa che era sì in allerta, ma organizzato per far fronte ad attacchi portati da sabotatori a piedi provenienti da sud. Gli incursori poterono così distruggere 16 velivoli e danneggiarne altri 7, come precisano le fonti italiane correggendo al ribasso il numero di 32 indicato nei documenti britannici. Al riguardo il rapporto inviato dalla 5ª Squadra Aerea allo Stato Maggiore della Regia Aeronautica il 15 settembre precisava che l'attacco si era sviluppato tra l'1:45 e le 2:20, che le camionette entrate dalla Via Balbia avevano sparato con le armi di bordo contro i velivoli decentrati ai margini del campo, contro automezzi in sosta e contro la palazzina ufficiali, e che erano stati distrutti 7 Cant.Z 1007bis, 6 Ca.311, 1 S.79, 1 Ca.309 Ghibli e 1 Fieseler Storch tedesco, oltre a un automezzo con rimorchio carico di 52 fusti di benzina e una ambulanza, mentre avevano riportato danni riparabili presso la SRAM locale 2 Cant.Z 1007bis, 3 Ca.311, 1 Ca.312, 1 Ro.63.[159] Tra il personale dell'aeroporto, che sorpreso dall'irruzione degli attaccanti e intimorito dalla loro potenza di fuoco aveva opposto una scarsa resistenza, si ebbero 2 morti e 6 feriti. È comunque indubbio che, sia pure con qualche valida attenuante, il dispositivo di difesa si era dimostrato del tutto inadeguato, e questo non solo per le modalità con cui era stato portato l'attacco, ma anche per un atteggiamento mentale "da retrovia", per certi versi analogo a quello che diciotto mesi prima aveva compromesso la difesa di Cufra. Al riguardo la relazione dell'inchiesta subito condotta dal comandante del Settore Aeronautico Centrale, colonnello Augusto Bacchiani, fu addirittura impietosa, e avrebbe portato a provvedimenti disciplinari nei confronti del comandante del campo e dell'ufficiale di ispezione. Pur evidenziando infatti che l'attacco era stato portato con modalità inattese e da una direzione imprevista, Bacchiani non potè non rimarcare che la condotta dei responsabili e in genere del personale era stata piuttosto passiva, e che di più, nonostante il fattore sorpresa e la differenza di armamento, si sarebbe potuto fare:

> Certo che l'organizzazione difensiva nel suo complesso, così come era costituita, anche con carri armati, non poteva dare la garanzia sicura di successo contro mezzi tanto potentemente armati, ma una migliore difesa ci poteva essere.

[159] 5ª Squadra Aerea, Comando Tattico Libia, *Relazione attività 14/9*, telegramma per SUPERAEREO del 15 settembre 1942, AUSSMA. I trimotori Cant.Z 1007bis appartenevano al 35° Stormo Bombardamento Terrestre (B.T.), i Ca.311, il Ca.312 e il Ro.63 alla 131ª Squadriglia del 66° Gruppo Osservazione Aerea (O.A.), il trimotore S.79 alla 174ª Squadriglia Ricognizione Strategica Terrestre (R.S.T.).

> Gli stessi carri armati, sia pur dislocati lontano, non sono entrati nella lotta, mentre erano gli unici che potevano affrontare le camionette.
>
> La manovra fulminea degli inglesi ha sbalordito tutti.
>
> La colpa di questa inazione può essere attribuita senza sbagliare a Capi e gregari. […] Che a tutti sia mancato l'ardire e l'ardore di affrontare i mezzi nemici è vero, ma è anche vero che nessuno del personale dell'Aeronautica era dotato di mezzi idonei per fronteggiare un nemico così agguerrito.[160]

Il riferimento ai carri armati è relativo ai 9 mezzi della 10ª Compagnia Carri L3/35 schierati all'esterno del campo, lungo il suo lato nord-est. La difesa era poi costituita da 19 postazioni di mitragliatrice, con compiti soprattutto di difesa contraerea, 13 postazioni di tre fucilieri ciascuna, pattuglie di pronto intervento

Camionette del LRDG incendiate dai colpi dei velivoli della Regia Aeronautica il 15 settembre 1942 durante la fase di ripiegamento dei diversi contingenti impegnati nelle operazioni Agreement, Bigamy, Caravan e Nicety. (Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

[160] Comando 5ª Squadra Aerea, *Relazione sull'incursione di cammionette inglesi entro l'aeroporto di Barce la notte dal 13 al 14 settembre*, n. 3439/Op.8 del 23 settembre 1942 (F. MATTESINI, *Il fallimento dell'operazione britannica "Agreement" del 14 settembre 1942*, Parte Seconda, www.academia.edu, p. 52).

armate di moschetto e bombe a mano, e coppie di sentinelle presso i velivoli decentrati. La mobilità e la potenza di fuoco degli attaccanti erano certamente superiori, ma a mancare, come sottolineato da Bacchiani, fu soprattutto la determinazione.

Ancora una volta gli incursori ebbero i problemi maggiori nella fase di disimpegno: poco prima dell'alba un'imboscata costrinse gli uomini del LRDG ad abbandonare due dei loro veicoli, altri tre furono distrutti, e durante il giorno una serie di attacchi aerei ne distrusse o danneggiò diversi altri.[161] Il già citato documento della 5ª Squadra Aerea riporta che tra le 08:05 e le 18:50 furono impegnati nella caccia agli automezzi del LRDG 22 CR.42 e un Ca.311, e nell'indicare in 5 il numero di quelli immobilizzati con principio di incendio sottostima le perdite inflitte all'avversario. Alla fine, infatti, solo un autocarro Chevrolet della pattuglia "T1", il *Te Anau II*, sarebbe riuscito a rientrare a Cufra con a bordo i feriti, ma per loro fortuna molti degli altri membri del commando di Easonsmith rimasti a piedi sarebbero stati recuperati nel deserto dalle pattuglie del LRDG. Le perdite complessive delle due pattuglie del LRDG furono di 6 morti, 14 feriti e 6 dispersi.

Protagonista degli attacchi aerei che complicarono di molto il ripiegamento del SAS da Bengasi e del LRDG da Barce fu il 47° Gruppo del 15° Stormo, dislocato con i suoi CR.42 versione A.S. sul campo di Bengasi K.1. Come risulta da una relazione firmata dal comandante di stormo, tenente colonnello Pilota Raffaele Colacicchi, nella mattinata del 14 settembre una delle sue due squadriglie, la 53ª, con 16 velivoli efficienti, «rintracciava, inseguiva e mitragliava il nucleo di camionette che aveva tentato l'attacco contro Bengasi», mentre l'altra, la 54ª, che poteva schierare 22 CR.42, inseguiva le camionette che avevano attaccato Barce.[162] I ripetuti attacchi protrattisi per l'intera giornata avevano distrutto o immobilizzato una quarantina di veicoli, numero coerente con i rapporti britannici, ma la forte dotazione di armi automatiche delle camionette si era fatta sentire: il CR.42 del sergente Ettore Mura della 54ª era stato abbattuto, con la morte del sottufficiale, un altro pilota, il sergente Emilio Cleva, era rientrato ferito e diversi velivoli erano stati colpiti senza serie conseguenze.

---

161 J. W. GORDON, *Dietro le linee di Rommel* op. cit, p. 207-209; *Diario Storico del Comando Supremo*, Vol. VIII, Tomo I, Parte Prima, USSME, p. 140.

162 15° Stormo Assalto, Ufficio Operazioni, *Relazione critica sull'addestramento, sull'impiego, ecc. relativa mese di Settembre*, AV1136-5 del 28 ottobre 1942, AUSSMA. Il numero dei velivoli utilizzati dalle due squadriglie è tratto dal già citato rapporto della 5ª Squadra Aerea in data 15 settembre 1942, che riporta anche l'impiego di un Ca.311 della 131ª Squadriglia O.A. contro gli incursori di Barce, e di 6 Macchi MC.200 del 150° Gruppo C.T. e un Ca.311 della 87ª Squadriglia O.A., dal campo di Bengasi K.3, a est di Bengasi insieme ai CR.42 della 53ª Squadriglia.

Anche l'attacco della Sudan Defence Force contro Gialo aveva visto l'intervento di tutti i velivoli disponibili del 47° Gruppo, trasferiti ad Agedabia per condurre più facilmente azioni di mitragliamento e bombardamento nella zona dell'oasi. Data la distanza, equivalente a un'ora di volo, queste venivano eseguite "a catena con quattro apparecchi alla volta in formazione in ala destra", per poi tornare in quota. L'affondata veniva ripetuta due volte, avendo cura di avere sempre il sole alle spalle, dopo di che i velivoli iniziavano il volo di rientro. Questi attacchi, che portarono alla distruzione di un numero imprecisato di automezzi e tende, incontrarono una forte reazione contraerea. Il 16 settembre il gruppo perse così il CR.42 del maresciallo Adriano Tavernelli, che si lanciò con il paracadute e venne catturato, e l'indomani quello del sergente Primo Grinelli, che fu visto abbandonare la formazione, probabilmente ferito, e venne ritrovato morto tra i rottami del suo biplano tre giorni dopo. Il 17 settembre era stato del resto caratterizzato da un'intensa attività nel cielo di Gialo, con l'intervento anche dei reparti aerei tedeschi dipendenti dal Flieger Führer Afrika. La sequenza degli attacchi era stata aperta al mattino dal bombardamento in quota eseguito da 2 Cant.Z 1007bis del 35° Stormo B.T. e da un S.79 della 174ª Squadriglia R.S.T., era continuata con la ricognizione offensiva di 2 Ju.88 del I Gruppe del L.G.1, seguita dal bombardamento eseguito da 7 bimotori dello stesso reparto, ed era proseguita con il bombardamento in quota effettuato da un altro S.79 della 174ª scortato da 3 Macchi MC.200 del 13° Gruppo C.T., con una serie di attacchi da parte dei CR.42 del 47° Gruppo d'Assalto, con un altro intervento di un S.79 della 174ª , con un nuovo bombardamento da parte dei Cant.Z 1007bis del 35° Stormo e infine con l'attacco di alcuni S.79 del 133° Gruppo Aerosiluranti riconvertiti in tutta fretta in bombardieri.[163] Sotto questo martellamento il 18 settembre la Forza Z aveva abbandonato l'assedio di Gialo, ormai privo di scopo, per rientrare a Cufra.

Le relazione di Colacicchi, oltre alla sommaria ricostruzione degli interventi contro gli incursori britannici, propone alcune significative considerazioni sulle modalità di impiego di un velivolo quale il CR.42 che, per quanto datato, in questo scenario poteva ancora avere una validità operativa, ed evidenzia come il ricorso all'arma aerea fosse la soluzione privilegiata per contrastare quella particolare minaccia. Il dispositivo di difesa terrestre era infatti caratterizzato da una notevole staticità e dalle relazioni emerge chiaramente come la sua capacità di contrasto dinamico fosse di tipo reattivo piuttosto che preventivo. Da qui l'importanza dell'attività di ricognizione e attacco al suolo svolta dalla Regia Aeronautica con un'efficacia che le macchine impiegate non avrebbero potuto

[163] A. BORGIOTTI, C. GORI, *La guerra aerea in Africa Settentrionale 1942-1943. Assalto dal cielo*, Modena, STEM Mucchi, 1972, p. 115.

avere sulla linea del fronte, dove la RAF utilizzava velivoli di prestazioni ben superiori. Nelle parole del comandante del 15° Stormo d'Assalto, se il biplano FIAT era poco idoneo alla scorta dei convogli navali, per la scarsa velocità e la limitata autonomia, era invece senz'altro adatto per azioni di mitragliamento e bombardamento contro automezzi, accampamenti e depositi, tutti bersagli nei confronti dei quali l'armamento principale, costituito da due mitragliatrici calibro 12,7 mm, si dimostrava più che sufficiente per avere ottimi risultati: «Ai primi tre o quattro colpi le camionette che non hanno blindatura bruciano e dopo raffiche di 10-15 colpi attendamenti e depositi saltano con facilità». Questi interventi, per quanto spesso coronati dal successo e temuti dall'avversario, non erano però né semplici nell'esecuzione, né privi di rischi:

> Il nemico si difende tingendo i propri mezzi color sabbia, portandoli nelle anfrattuosità degli uadi, mimetizzandoli nelle zone d'ombra, nascondendoli nei cespugli e coprendoli con reti mimetiche. In questo modo l'offesa deve essere arrecata dalla quota minore possibile, offrendo così al nemico facile bersaglio con l'apparecchio.

Era un mortale gioco a rimpiattino che richiedeva una grande attenzione e una notevole determinazione, nonché il ricorso a soluzioni specifiche per quel tipo di impiego. Al riguardo Colacicchi richiamava la sua decisione di far montare sui velivoli un traguardo di puntamento a visuale libera, più adatto per azioni di mitragliamento a bassa e bassissima quota del collimatore a riflessione tipo San Giorgio in uso sui velivoli da caccia. Dalla relazione emerge poi il problema delle comunicazioni, sia di terra che terra-bordo-terra, un problema che finiva inevitabilmente per condizionare non solo l'azione di contrasto alle forze speciali britanniche, ma più in generale tutta l'operatività della Regia Aeronautica, soprattutto riguardo alla cooperazione con le forze di superficie, e che può senz'altro spiegare, per quanto Colacicchi non lo dica espressamente, il fatto che all'intervento dell'aeronautica non si accompagnasse quasi mai l'intervento dell'esercito, impedendo il concretizzarsi del binomio "ali e motori" di fondamentale importanza nella guerra del deserto. La questione era non solo di natura tecnica ma anche di carattere "culturale" e addestrativo, e forse proprio per questo ancora più difficile da risolvere:

> Le linee telefoniche non funzionano perché la trecciola il più delle volte è stesa per terra e l'umidità della notte provoca numerosi contatti che isolano le linee. Gli apparecchi telefonici sono aggiustati con mezzi di fortuna da personale non molto competente per cui non si ottiene mai quella celerità e sicurezza di collegamento che in campo operativo è indispensabile.
>
> Sui collegamenti radiofonici non si può fare alcun affidamento. Infatti dal volo di trasferimento dall'Italia all'A.S. si è tentato di mettere in pratica l'addestramento fatto svolgere ai piloti e specialisti, nella sede di Vicenza, senza ottenere alcun risultato pratico.

> Stazioni che a terra sono sintonizzate sulla lunghezza d'onda prescritta e si mantengono in comunicazione con la stazione emittente, appena in volo non funzionano più. Ciò può dipendere:
>
> a) dagli apparecchi che non sono all'altezza del compito
>
> b) dai piloti ai quali non è stato fatto fare alcun corso addestrativo di radiotelefonia e che perciò possiedono, in tale campo, una preparazione affrettata
>
> c) dal personale specializzato che è insufficiente e poco addestrato.

Era una situazione sconfortante, per la quale il comandante del 15° Stormo non era in grado di proporre soluzioni. Allo stesso modo Colacicchi sottolineava la carenza di qualità nelle lavorazioni dei velivoli in dotazione al reparto, che alla prova dei fatti si erano dimostrati meno robusti dei CR.42 delle prime serie di produzione. Ben 9 delle 50 macchine in versione A.S. che gli erano state fornite avevano dovuto essere versate ai magazzini dei vari aeroporti utilizzati dallo stormo, perché dopo un solo atterraggio si era avuto il cedimento degli attacchi del puntone posteriore del carrello, con conseguente deformazione della struttura. Quanto al motore, il FIAT A.74 RC.38 da 840 cv si comportava molto bene per le prime 50-60 ore di funzionamento, ma dopo il consumo di olio cresceva a dismisura per il logoramento delle fasce elastiche e delle stesse pareti dei cilindri.

Con tutto questo i biplani FIAT e i bimotori Caproni, che poco spazio trovavano nell'impiego di prima linea, si dimostravano ancora efficaci in quei compiti di ricognizione armata e attacco al suolo imposti dalla necessità di controllare le vie d'accesso dal deserto alla fascia costiera, con le sue vitali installazioni logistiche, e certo ancora di più avrebbero potuto fare se si fossero adottate soluzioni tecniche e procedurali atte a garantire una reale integrazione aeroterrestre, facendo tesoro delle lezioni apprese durante il periodo fra le due guerre. Così purtroppo non fu, e il problema, relativamente al controllo del territorio e alla protezione delle istallazioni, si presentò in tutta la sua gravità proprio nell'estate del 1942. L'organizzazione difensiva, pur assorbendo uomini e mezzi, si era alla fine dimostrata in grado di contrastare le infiltrazioni di piccoli nuclei di sabotatori, ma le soluzioni basate sul piantonamento dei velivoli, sulle ronde e sui posti di guardia non erano più adeguate nel momento in cui si trattava di fronteggiare gli attacchi di pattuglie motorizzate dotate di un'elevata potenza di fuoco. A Bengasi il fatto che la difesa fosse in allarme aveva permesso di respingere la Forza X nel momento in cui aveva cercato di forzare il perimetro difensivo esterno della piazza, e a Tobruk l'operazione Agreement era fallita anche a causa di obiettivi troppo ambiziosi e di una errata valutazione dell'avversario, ma a Barce le cose erano andate diversamente, nonostante anche qui l'attacco fosse atteso.

Tutto questo apparve subito chiaro e già il 17 settembre il capo di stato maggiore dell'aeronautica, generale di squadra aerea Rino Corso Fougier, nell'informare il Comando Supremo di aver disposto l'invio a Bengasi di 10 Cant.Z 1007bis e 5 S.79 per rimpiazzare i velivoli distrutti nella notte sul 14 settembre, sottolineava la necessità di incrementare la protezione delle basi aeree contro gli attacchi di camionette e sabotatori, al momento «scadentissima e per alcuni aeroporti inesistente».[164] Pochi giorni dopo il Comando Supremo rispondeva ribadendo alla 5ª Squadra Aerea l'invito a rivolgersi alla Delegazione Africa Settentrionale, DELEASE, l'organo di raccordo tra il comando dell'armata corazzata italo-tedesca e il Comando Supremo, o al Comando Superiore delle Forze Armate della Libia qualora non fosse stata in grado di assicurare la difesa dei campi di aviazione con le proprie risorse.[165] Era questo un tema scottante, perché se da un lato l'utilizzo a questo scopo di reparti dell'esercito poneva problemi di dipendenza gerarchica e in generale di sensibilità interforze, l'impiego di risorse della sola Regia Aeronautica significava destinare a compiti di difesa locale piloti e specialisti indispensabili per garantire l'attività di volo. Per evitarlo la 5ª Squadra Aerea aveva richiesto la disponibilità di 1800 avieri, dei quali peraltro ne erano giunti al momento in Libia soltanto 700, ritenuti dal Comando Supremo sufficienti a soddisfare le esigenze almeno della Cirenaica.

A fronte di una sempre più difficile situazione delle risorse umane e materiali il problema della difesa dei campi di aviazione, e più in generale delle strutture logistiche, reso più complesso dall'estensione delle linee di comunicazione, rimaneva dunque aperto ed era una costante fonte di preoccupazione, a prescindere dai risultati materiali delle incursioni dei commando britannici.[166] C'era poi la diffusa convinzione, alimentata dalle dichiarazioni dei prigionieri, che fossero imminenti altri attacchi, sia contro obiettivi già noti, come Bengasi e Barce, sia contro obiettivi non ancora toccati, come l'aeroporto di Bu Amud, a sud di Tobruk, e la base logistica di Marsa Matruh. Nessuna località, per quanto lontana dalla linea del fronte poteva ritenersi davvero sicura, data la notevole organizzazione logistica impiantata dall'avversario nel deserto, con una rete di depositi organizzati a cura e sotto la sorveglianza del LRDG. Infine non c'era da illudersi che la minaccia potesse svanire con il tempo, un'analisi della situazione

[164] Stato Maggiore Regia Aeronautica, telegramma 1B/1454 del 17 settembre 1942, AUSSMA.

[165] Comando Supremo, 1° Reparto-Ufficio Operazioni-Scacch. Africa, telegramma n. 32579 Op. del 22 settembre 1942, AUSSMA

[166] Comando della Piazza di Bengasi, Ufficio di Stato Maggiore, *Ordini operativi*, n. 6208 del 9 ottobre 1942, AUSSMA. Il documento, indirizzato tra gli altri al comandante del Settore Aeronautico Centrale, nel riproporre uno stralcio del bollettino di informazioni sulla situazione avversaria del 22 settembre costituisce a tutti gli effetti una sorta di preavviso permanente, inteso a mantenere e rafforzare le misure precauzionali già adottate.

e delle caratteristiche dell'avversario, particolarmente incline ad adottare soluzioni non convenzionali, portava infatti a una conclusione inequivocabile: «Questo tipo di guerra di corsa particolarmente adatto ai mezzi ed alla mentalità britannica dovrà essere per l'innanzi considerato normale nelle nostre retrovie vicine e lontane».

In funzione di una dimensione "navale" della guerra nel deserto, una dimensione che a suo tempo avevano ben compreso gli ufficiali italiani impegnati in operazioni di *counterinsurgency*, era essenziale un elevato livello di mobilità dei reparti, ma a tal proposito, nonostante quanto si era fatto e si stava cercando di fare per i reparti sahariani, il livello generale rimaneva insoddisfacente. La comparsa della Forza Z nei pressi di Gialo, segnalata già durante la notte del 15 settembre, aveva portato DELEASE alla decisione di organizzare una colonna di soccorso, il cui comando era stato affidato al generale di brigata Giovanni D'Antoni, comandante della fanteria della Divisione *Pistoia*, ma raccogliere le forze necessarie aveva richiesto tempo. Composta dal comando e da due battaglioni del 35° Reggimento Fanteria della *Pistoia*, dal LVII Battaglione Bersaglieri Complementi, da uno squadrone autoblindo del Gruppo Esplorante Corazzato *Monferrato*, appartenente alla Divisione Corazzata *Centauro*, da un gruppo di artiglieria su due batterie da 75/27, da un plotone carri M14/41 e da una batteria semoventi da 75/18, la colonna era partita da Agedabia a mezzogiorno del 19 settembre.[167] Si trattava di un complesso di 3000 uomini con 138 autocarri, 8 veicoli speciali, 21 autoblindo, 5 semoventi, 4 carri armati, 16 cannoni e 20 mitragliere. Il terreno da percorrere tra Agedabia e Gialo non era particolarmente difficile, Lodovico di Caporiacco, che aveva seguito lo stesso itinerario nel 1932, ne ha lasciato una descrizione che ne sottolineava soprattutto la piatta monotonia:

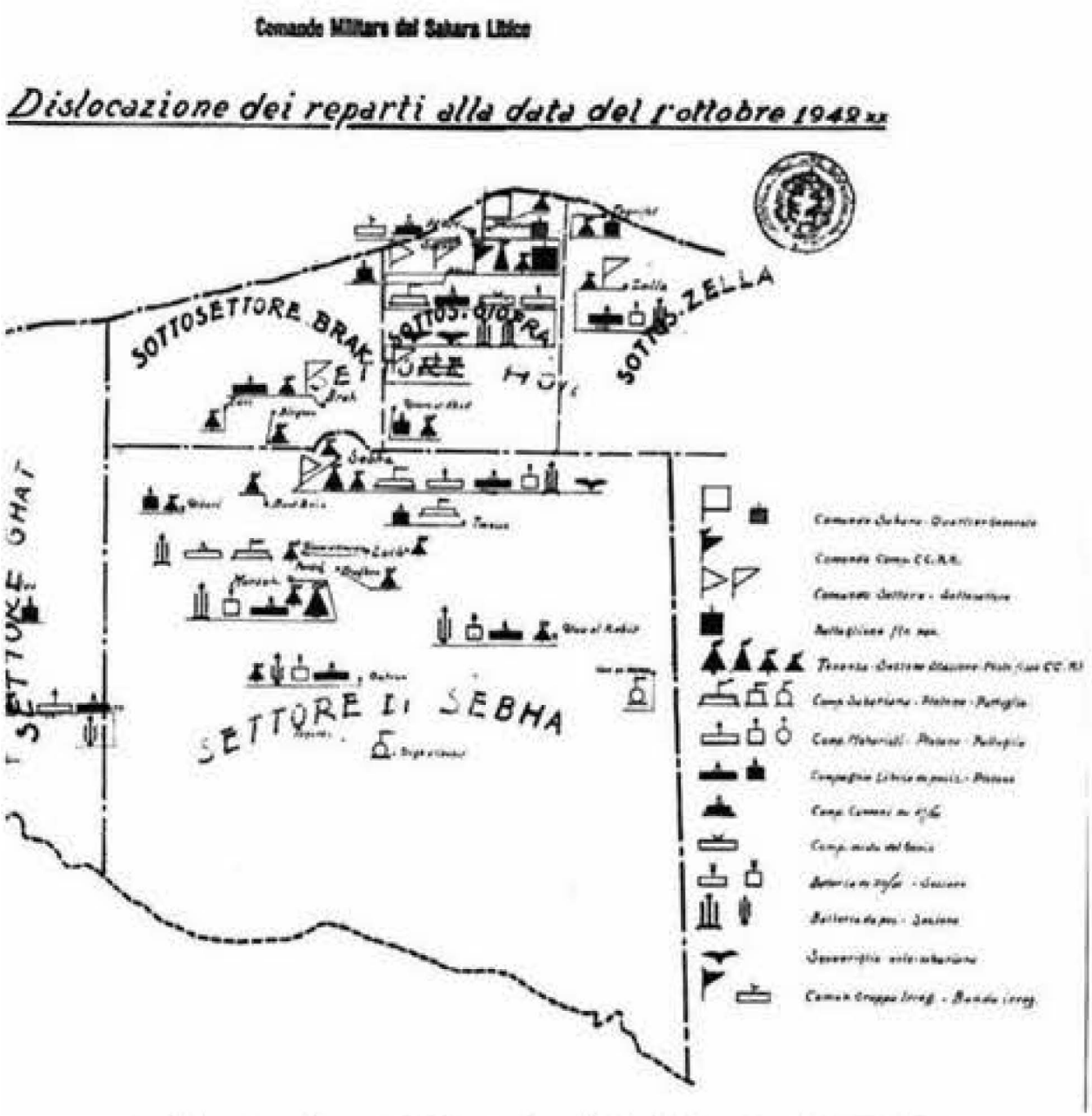
> […] la pianura è leggermente ondulata, non si può parlare di colline, ma tuttavia le ondulazioni così lente che l'occhio le percepisce appena sono sufficienti a nascondere un'auto. Il terreno è sempre più sassoso, grigio, ora biancastro, compaiono sempre più frequenti zone di sabbia. […] il deserto ha il sopravvento, siamo in pieno serir. È questa la forma di deserto meno nota, ma è una delle forme più diffuse e caratteristiche, si tratta di pianure talvolta estese centinaia di chilometri, spesso completamente piatte, a volte accidentate con larghe ondulazioni. Il terreno è una superficie unita di ghiaia minutissima, fatta di granelli multicolori grossi come chicchi di riso o lenticchie per lo più arrotondate. Qua e là emergono sassi più grandi, spesso con spigoli acuti molto pericolosi per le ruote delle auto.[168]

Il nobile friulano aveva però viaggiato su una pista in buone condizioni e a

[167] M. MONTANARI, *Le operazioni in Africa Settentrionale*, Vol. III, *El Alamein (gennaio-novembre 1942)*, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, 1987, p. 645-646.

[168] F. FOLISI, *Italiani nel Sahara* op. cit., p. 35, 38.

bordo di un'autovettura FIAT 514, la colonna D'Antoni doveva invece affrontare una pista rovinata dal transito di migliaia di automezzi in due anni di guerra e da tempo priva di manutenzione. Inoltre lo strato di minuta ghiaia del serir, apparentemente compatto, cedeva con facilità sotto il peso dei mezzi pesanti portando allo scoperto sabbia cedevole in cui le ruote affondavano. La marcia fu quindi lenta e difficile, anche per le elevate temperature che facilitavano il surriscaldamento dei motori. Una trentina di automezzi rimasero per strada, insabbiati o in panne, e soltanto alle 3 del mattino del 21 settembre gli elementi celeri dell'avanguardia raggiunsero Gialo. La Forza Z era ormai lontana e a nulla sarebbe valso un tentativo di inseguimento. L'assedio era stato rotto, ma quanto accaduto confermava che la mobilità nel deserto richiedeva soluzioni specifiche, che non erano disponibili per la maggior parte delle unità italiane operanti in Libia, e certamente non lo erano per quelle operanti nella fascia costiera.



La dislocazione dei reparti del Sahara Libico alla data del 1° ottobre 1942. (AUSSME)

LE ULTIME OPERAZIONI

Nel corso del 1942, mentre il LRDG indirizzava la sua azione verso le linee di comunicazione delle forze italo-tedesche che fronteggiavano l'8ª Armata britannica, il Sahara Libico rimase relativamente tranquillo. Come era accaduto nel 1941, dopo il ripiegamento della colonna Leclerc non vi furono altri tentativi di infiltrazione dal Ciad e i mesi che seguirono videro le forze italiane impegnate a consolidare la nuova organizzazione e a condurre una intensa attività di pattugliamento intesa a intercettare tempestivamente eventuali iniziative avversarie. In questo quadro si inserisce la costituzione in giugno di due "squadre di pilotaggio nelle zone desertiche", create per sviluppare i metodi di navigazione terrestre e servire all'occorrenza da guida.

I servizi di informazione continuavano intanto a seguire con attenzione quanto avveniva nell'Africa Equatoriale Francese. All'inizio di luglio, con le forze dell'Asse agli ordini del feldmaresciallo Erwin Rommel proiettate oltre il confine egiziano sulla via per Alessandria, da fonti imprecisate fu segnalato che formazioni di ribelli libici, guidate dai fratelli Sef en-Nasser, si erano unite alle forze "degaulliste" nel Tibesti in funzione di una prossima iniziativa contro i presidi del Fezzan.[169] Era un buon motivo per approfondire l'esame della situazione oltre frontiera, in merito alla quale gli ultimi rapporti del SIM, peraltro risalenti a un paio di mesi prima, non riportavano novità di rilievo. Le forze della Francia Libera dislocate tra il lago Ciad e la frontiera con la Libia venivano sempre valutate equivalenti a una divisione, e immutata rispetto al 1941 era anche la valutazione delle loro possibilità operative. Per le distanze in gioco e i problemi logistici da affrontare, solo una piccola parte di queste forze avrebbe potuto essere proiettata oltre frontiera, non diversamente da quanto era accaduto nelle due precedenti occasioni. Le forze disponibili nel Sahara Libico, in Tripolitania e nel sud della Cirenaica erano quindi ritenute sufficienti a fronteggiare la minaccia, tenendo conto anche del concorso dei reparti aerei del Sahara Libico e della Tripolitania, in grado al momento di schierare una sessantina di velivoli da caccia e un centinaio di altro tipo, tra i quali peraltro solo tre da bombardamento. Mancava però una robusta componente di manovra, dal momento che le forze della Tripolitania, pari a circa 25.000 uomini dei quali 8000 libici, erano costituite da reparti da posizione per la sicurezza del confine tunisino, per il presidio delle località dell'interno e per la difesa costiera e contraerea, e lo stesso poteva dirsi

[169] Comando Supremo, *Riassunto notizie operative. Scacchiere egiziano*, 1° luglio 1942, AUSSME, Rep. I-4, b. 18, f. 2.

dei 4000 uomini che si trovavano nel Sahara Libico, dei quali 2300 libici, in buona parte vincolati al presidio delle oasi. Il Comando Supremo suggeriva quindi di riportare in Tripolitania la Divisione *Giovani Fascisti*, al momento ad Agedabia, per utilizzarla come riserva mobile.[170]

La questione, fatto salvo il potenziamento delle forze della Tripolitania per il quale venne deciso l'invio della Divisione Motorizzata *Pistoia*, fu per il momento accantonata, ma tornò d'attualità sul finire di agosto, quando nuove informazioni riportarono l'attenzione sul Tibesti. I rapporti segnalavano infatti l'arrivo a Zouar di 260 automezzi armati di cannoncino e mitragliatrici, insieme al reclutamento di guide indigene e alla trasformazione delle stazioni radiotelegrafiche dei presidi della zona in stazioni mobili.[171] Un informatore giudicato attendibile riferì anche di un sensibile aumento del traffico automobilistico sulle piste per Bardai, Zouar e Ouzu, e pochi giorni dopo un'altra fonte indicò come imminente un attacco contro il Fezzan lungo la direttrice Ouzu-Gatrun.[172]

All'inizio di settembre del 1942 le forze dislocate nel Sahara Libico ammontavano a 4.632 uomini, tra italiani e libici, con 304 automezzi, 88 cannoni di vario calibro, 43 mortai, 346 tra mitragliatrici e fucili mitragliatori distribuiti tra le 7 compagnie e le 3 batterie mobili e i presidi fissi presenti nelle principali località. Per rinforzare questo dispositivo il Comando Supremo decise di trasferire immediatamente in Africa Settentrionale per via aerea, da Castelvetrano a Tripoli, 563 uomini, 71 mitragliatrici, 37 tra mitragliere da 20 mm e cannoni da 47/32. Era inoltre previsto l'invio urgente di alcune decine di automezzi, tra i quali i primi esemplari di camionetta desertica tipo A.S.42, nell'attesa che la situazione dei trasporti consentisse il trasferimento di un reparto organico motocorazzato da impiegare come massa di manovra. Infine i principali campi di aviazione del Fezzan dovevano essere pronti ad accogliere in caso di necessità aliquote di caccia e bombardieri.[173]

A modificare lo scenario, e a destare ulteriore preoccupazione, sopraggiunsero le incursioni britanniche di mezzo settembre, condotte da forze consistenti delle quali una quota parte significativa era arrivata in prossimità dell'obiettivo provenendo dal deserto. Motivo di riflessione era soprattutto quanto accaduto

---

[170] Comando Supremo, 1° Reparto – Ufficio Operazioni, *Eventuali azioni degollisti (e di ribelli libici) dal Tibesti*, promemoria del 2 luglio 1942, AUSSME, Rep. I-4, b.18, f.2.

[171] Comando Superiore Forze Armate della Libia, Stato Maggiore, *Informazioni sul Tibesti*, n. 01/16845 Op. del 27 agosto 1942, AUSSME, Rep. I-4, b.18, f.2.

[172] Comando Supremo, Servizio Informazioni Militare, copia telegramma E/6546/M pervenuto da DELEASE, 6 settembre 1942, AUSSME, Rep. I-4, b.18, f.2.

[173] Comando Supremo, 1° Reparto, Ufficio Operazioni, *Probabili azioni nemiche contro il Fezzan*, n. 482 del 7 settembre 1942, AUSSME, Rep. I-4, b.18. f.2.

intorno a Gialo, investita di sorpresa da un reparto della Sudan Defence Force che aveva percorso senza troppi problemi circa 1000 km, mentre le difficoltà incontrate dalla colonna D'Antoni nel coprire i 250 km tra Agedabia e Gialo avevano messo impietosamente a nudo le carenze dei reparti italiani quanto a mezzi motorizzati idonei per il deserto.

La necessità di meglio proteggere il territorio del Sahara libico era evidente, e Cavallero, arrivato in Africa Settentrionale per una ispezione al fronte, e anche per dirimere i conflitti di competenza tra SUPERLIBIA e DELEASE, invitò

Camionette A.S.42 armate l'una con una mitragliera da 20 mm, l'altra con un cannone da 47/32.
(AUSSME)

il Comando Superiore delle Forze Armate della Libia a provvedere in merito rivedendo l'organizzazione esistente.[174] Furono così definite tre fasce successive di difesa, con andamento sud-ovest – nord-est per coprire sia le provenienze da Cufra che quelle dal Tibesti. La fascia più avanzata, con compiti di sorveglianza e frenaggio, andava da Gatrun a Bir Zelten, la fascia intermedia, con funzioni di resistenza oltranza, si sviluppava da Ghat, sul confine algerino, a Marada,

[174] M. MONTANARI, *Le operazioni in Africa Settentrionale* op. cit., p. 646.

nella Sirtica, passando per Murzuch, Zuila, Tmessa, Zella, la fascia arretrata, di raccolta, andava da Ubari a Hon, passando per Sebha, Brach, Umm el Abid, Bir el Gaf e Socna, e doveva essere organizzata per poter assolvere a compiti di resistenza a oltranza nel caso di un cedimento della fascia intermedia. La difesa doveva essere condotta con reparti mobili, che sarebbero stati adeguatamente equipaggiati con camionette A.S.42 e autocarri A.S.37, ma un ruolo importante quali perni di manovra e logistici avrebbero avuto i presidi delle oasi, organizzati a difesa con una robusta dotazione di armi automatiche e anche di artiglierie.[175]

Secondo la consueta impostazione italiana dell'attività di controllo a lungo raggio del territorio, una impostazione dettata anche dalla limitata disponibilità di automezzi desertici, l'aviazione sahariana avrebbe avuto in questo schema un ruolo fondamentale e ne veniva quindi previsto il rafforzamento, anche in termini di organizzazione dei campi e predisposizioni logistiche con la costituzione di scorte di carburante e munizioni a vantaggio dei reparti aerei che avrebbero potuto affluire in rinforzo. Il compito veniva assegnato al comando del Settore Aeronautico Ovest, che avrebbe dovuto anche organizzare l'attività di volo in funzione di un'attività di ricognizione, da condurre giornalmente a supporto dell'azione di sorveglianza della fascia avanzata, avendo come limiti estremi i meridiani 9° e 24°, e predisporre i piani di intervento da attivare a supporto dei presidi sia della fascia avanzata che della fascia intermedia. Inoltre dovevano essere presi gli accordi del caso per ottimizzare la soluzione del problema delle comunicazioni terra-bordo-terra, in larga parte basate più che sui collegamenti in radiofonia su segnalazioni ottiche e messaggi aviolanciati, e definire metodi di riconoscimento e identificazione per evitare incidenti di "fuoco amico".

Il Comando Superiore Forze Armate della Libia riassumeva queste indicazioni, insieme con un sintetico quadro di situazione, in una direttiva del 22 settembre firmata dal maresciallo d'Italia Ettore Bastico. Le forze avversarie al confine meridionale della Libia venivano valutate in una decina di battaglioni con il supporto di alcune squadriglie di aviazione, e il loro obiettivo immediato era individuato nell'occupazione della parte meridionale del Fezzan, fino alla zona di Murzuch, Zuila e Tmessa, a premessa di ulteriori operazioni offensive verso nord di più vasta portata. I presidi attaccati avrebbero dovuto resistere a oltranza anche se aggirati e sorpassati, mentre sarebbe stato compito dei reparti mobili contrattaccare con il supporto della Regia Aeronautica, alle cui squadriglie sahariane era affidato anche il compito della sorveglianza del territorio con missioni di ricognizione armata, di fondamentale importanza per poter rilevare con tempestività l'avvicinarsi della minaccia e attivare la necessaria reazione. Questa avrebbe dovuto concretizzarsi, per opera sempre della componente aerea a disposizione del Comando Sahara

[175] N. ARENA, *La Regia Aeronautica* op. cit., p. 214.

Libico, contro gli elementi nemici in marcia e in sosta individuati dalla ricognizione aerea e contro le loro basi logistiche avanzate. Infine, per poter svolgere la loro funzione di contenimento e di base d'appoggio, i presidi avrebbero dovuto avere una scorta intangibile di 15 giorni di viveri e 10 giorni di dotazioni operative, soprattutto munizioni e carburante.[176] Il contributo della Regia Aeronautica doveva articolarsi in un 1° Gruppo di intervento, con due squadriglie di Ca.309, una squadriglia CR.42 di nuova assegnazione fornita dalla 5ª Squadra Aerea e una componente da bombardamento con 6 S.79 e 6 S.81, a cui avrebbe dovuto all'occorrenza affiancarsi un 2° Gruppo di intervento, da organizzarsi a cura della 5ª Squadra Aerea, con due squadriglie di CR.42 e una di S.79, o comunque da bombardamento. Come spesso accadeva, la fattibilità di queste misure veniva però a scontrarsi con l'effettiva consistenza dei mezzi a disposizione.

Piatti Dal Pozzo proseguiva intanto, pur con le difficoltà derivanti dalla carenza di automezzi e dalla limitata disponibilità di carburante, nel rafforzamento della componente mobile delle sue forze. Alla costituzione in giugno di due "squadre di pilotaggio zone desertiche", per disporre di elementi specializzati nella navigazione terrestre in grado di servire all'occorrenza da guida anche a reparti più consistenti, seguì tra la fine di settembre e la metà di ottobre l'attivazione di tre "pattuglie di vigilanza terrestre avanzata", intese a proiettare l'attività di esplorazione anche oltre i confini del Fezzan e aggregate rispettivamente alla 5ª, alla 3ª e alla 2ª Compagnia Sahariana. Le tre pattuglie, costituite da 13 uomini su 4 automezzi, non dovevano impegnarsi in combattimento se non in condizioni particolarmente favorevoli, ma loro compito era segnalare con tempestività via radio l'avvistamento di formazioni nemiche, la loro consistenza e la loro direzione di marcia.[177] Inoltre venne inviato a Hon, quale elemento di manovra alle dirette dipendenze del comandante del Sahara Libico, il 2° Squadrone del I Gruppo del Raggruppamento Esplorante Corazzato *Lodi*, arrivato in Libia alla fine di settembre. Agli ordini del capitano Eugenio Montessoro, lo squadrone aveva 28 carri armati leggeri tipo L6/40, 14 autocarri pesanti FIAT 666 con rimorchio per il loro trasporto, un autocarro soccorso Lancia 3 RO, uno SPA 38 con il magazzino parti di ricambio e una autovettura FIAT 1100.[178] Sempre a Hon

[176] Comando Superiore Forze Armate della Libia, n. 01/17475 del 22 settembre 1942, riportato in N. ARENA, *La Regia Aeronautica* op. cit., p. 215-216.

[177] R. H. RAINERO, *Il Sahara Italiano* op. cit., p. 236-237. Ogni pattuglia di vigilanza terrestre avanzata era composta da una vettura comando, con l'ufficiale comandante, due uomini di truppa, stazione radio Ondina e fucile mitragliatore, una camionetta con 4 uomini e mitragliera da 20/35, una camionetta con 3 uomini e mitragliatrice da 12,7 mm, una camionetta con 3 uomini e mitragliatrice mod. 37. L'autonomia era calcolata in 800 km con viveri e acqua per 8 giorni.

[178] D. TEMPERINO, *Reggimento Cavalleggeri di Lodi (15°) 1859-1995*, www.tempiocavalleriaitaliana.it, 2009, p. 179.

era dislocato il LV Battaglione Complementi della Divisione *Savona*, scampato alla distruzione di quella grande unità nel gennaio del 1942 perché trattenuto in Tripolitania e non inviato al confine libico-egiziano.

A riprova di quanto gli avvenimenti che stavano maturando nel profondo sud della Libia fossero considerati con attenzione, quello stesso mese di settembre il maresciallo d'Italia Ettore Bastico, governatore della colonia e responsabile della sua difesa, affidò al generale di divisione Alberto Mannerini il compito di verificare di persona la situazione nel Sahara. Al termine della sua ispezione Mannerini presentò una stringata relazione da cui emergeva innanzitutto come lo schieramento fosse coerente con le esigenze di una difesa manovrata contro elementi motorizzati leggeri provenienti dal Tibesti o da Cufra. I presidi fissi, alcuni dei quali dovevano ancora completare la loro sistemazione difensiva, non erano però in grado di impedire all'avversario di utilizzare a sua volta le oasi come basi di appoggio e di rifornimento idrico. Solo l'intervento dei reparti mobili, sostenuti dall'aviazione, poteva impedirlo, ma a tal fine le compagnie sahariane, per quanto bene addestrate, dovevano essere equipaggiate con mezzi più idonei di quelli in dotazione, puntando sulle nuove camionette desertiche. Mancavano poi batterie mobili, una carenza che sarebbe stato opportuno eliminare al più presto con l'assegnazione di qualche batteria autoportata o autotrainata, e i mezzi corazzati, necessari per contrastare l'eventuale impiego di mezzi similari da parte dell'avversario. Nel caso che il Sahara fosse stato interessato da operazioni di vasta portata, questo dispositivo avrebbe dovuto essere rafforzato con grandi unità organiche, necessariamente motocorazzate perché quelle di fanteria erano inadatte alla guerra nel deserto. Per quanto riguardava infine l'organizzazione dei servizi, era da migliorare la rete stradale, con il rassetto delle piste principali, e bisognava ricostituire le scorte di carburanti.[179]

Un capitolo a parte era quello dell'aviazione. Oltre ai due campi principali di Hon e Sebha esistevano campi avanzati protetti da presidi fissi a Gatrun, Umm el Araneb, Brach, Murzuch e Tmessa, e campi di atterraggio di fortuna, come quelli impiantati a Uau el-Chebir, a Bir Musciurù o lungo la pista fustificata di Bir Ouzu, da utilizzare come punti di appoggio per iniziative offensive aeroterrestri proteggendoli all'evenienza con reparti sahariani. Perché l'intervento dei mezzi aerei potesse essere immediato ed efficace, Mannerini raccomandava di incrementare il numero dei velivoli rispetto alle disponibilità del momento, in tutto 7 Ca.309, 5 CR.42, 2 S.79, 2 S.81, portando lo strumento aereo alla consistenza di almeno un gruppo da caccia e una squadriglia da bombardamento.

[179] Comando Supremo, 1° Reparto, Ufficio Operazioni, *Ricognizione Sahara Libico (relazione Gen. Mannerini)*, promemoria per il Capo Ufficio Operazioni del 5 ottobre 1942, AUSSME, Rep. I-4, b.18, f.2.

L'aviazione sahariana aveva a Hon le squadriglie 26ª, con i Ghibli e i CR.42, e 99ª, con i trimotori S.79 e S.81, e teneva a Misurata la 103ª, montata all'epoca su Ca.309 e impiegata nel pattugliamento costiero.[180] La richiesta di rinforzi era quindi giustificata ma si scontrava con la realtà di una situazione in cui quanto già disponibile era il massimo consentito dalla situazione generale. A causa della perdurante crisi dei rifornimenti il comando della 5ª Squadra Aerea riteneva che fosse da escludersi qualunque significativa attività aerea nello scacchiere sahariano, restando inteso che, anche con il graduale ricostituirsi delle scorte, sarebbe stato possibile svolgere soltanto un programma ben mirato di ricognizioni, con qualche missione di bombardamento là dove necessario, mentre non poteva essere presa in considerazione, per le difficoltà dell'impresa e per la mancanza di macchine idonee, l'ipotesi di attaccare il centro logistico di Fort Lamy.[181] All'aviazione sahariana poteva essere assicurato solo il tempestivo invio dei velivoli rimessi in efficienza dalle squadre di riparazione, ai quali entro il mese di ottobre si sarebbero aggiunti 4 S.81 già dei Servizi Aerei Speciali.

Il 7 ottobre il generale Mannerini, insieme con il maresciallo Bastico, fu convocato a Roma per un esame della situazione. Fu in quell'occasione che gli venne affidato il comando del Sahara Libico, portato così al livello di divisione ribadendone la piena autonomia rispetto alla sfera di autorità del feldmaresciallo Rommel. Le notizie sui preparativi in corso nell'Africa Equatoriale Francese confermavano l'esigenza di costituire una zona di osservazione e di arresto in cui contenere qualunque iniziativa proveniente dalla regione del lago Ciad e Mannerini, che assunse il nuovo incarico il 24 ottobre, aveva in proposito le idee molto chiare. Nel deserto si combatteva con i mezzi più che con gli uomini e senza forze motocorazzate, aviazione e relativa struttura logistica sarebbe stato impossibile mantenere il controllo della vastissima regione che gli era stata affidata, compresa tra il 22° e il 30° parallelo e il 10° e il 20° meridiano, con un'estensione di quasi 900.000 km^2. Occorreva quindi potenziare l'organizzazione esistente sfruttando al meglio le risorse disponibili sul posto per accentuarne in un secondo tempo, con l'ausilio dei mezzi eventualmente forniti dall'Italia, le capacità di manovra e reazione dinamica. In un tale scenario i lavori per potenziare l'organizzazione difensiva dei capisaldi dovevano essere intensificati, senza perdere tempo, e al riguardo Mannerini sottolineava nelle sue direttive che non avrebbe tollerato negligenze di alcun genere, e questo anche nella resistenza, che doveva essere a oltranza. Consapevole delle limitate risorse a disposizione, il nuovo comandante del Sahara Libico ribadiva che le inevitabili carenze, alle

[180] Comando 5ª Squadra Aerea, Ufficio Tattico, *Direttive per le prossime operazioni*, n. 001/OPT.6/E del 28 agosto 1942, AUSSMA, Rep. LT-1, B1/37-4.

[181] Comando 5ª Squadra Aerea, *Predisposizioni logistiche nei campi aeronautici del Fezzan*, n. 3437/OP.3 del 2 ottobre 1942, AUSSMA, Rep. LT-1, B1/37-4.

quali avrebbe fatto il possibile per rimediare, non potevano essere un alibi: «La consegna resta sempre una sola: resistere fino all'ultimo uomo e all'ultima cartuccia». Alle sue truppe indicava poi la necessità di una vigilanza continua e attenta, da realizzare attraverso l'esplorazione terrestre e aerea del territorio, di misure di sicurezza adeguate a evitare qualunque sorpresa, di una cura assidua dei veicoli e dei velivoli, e più in generale dell'organizzazione logistica, quale premessa indispensabile della capacità di combattimento.[182] Nel leggere queste direttive si percepisce da un lato la preoccupazione per la tenuta di un dispositivo che era ancora fortemente statico e penalizzato nell'assegnazione di uomini e mezzi rispetto al fronte di combattimento principale, dall'altro la volontà di far leva sulla tenuta morale delle truppe per compensare almeno in parte le carenze materiali, richiamando nel contempo capi e gregari a superare la routine della vita di guarnigione e ad accantonare la sensazione di illusoria sicurezza alimentata da un lungo periodo di sostanziale stasi operativa.

Le forze del Sahara Libico ammontavano alla fine dell'ottobre 1942 a poco meno di 6000 uomini (251 ufficiali, 334 sottufficiali, 2502 graduati e soldati italiani, 2721 graduati e soldati libici), con 28 carri leggeri tipo L6/40, 10 autoblindo, 72 cannoni controcarro, 83 mitragliere da 20 mm, 50 pezzi d'artiglieria di vario calibro e un assortimento di 382 veicoli, 157 dei quali inefficienti.[183] Lo schieramento dei reparti terrestri ne vedeva una significativa aliquota impiegata in compiti di difesa statica delle principali località del Fezzan e del sud della Tripolitania, ruolo che veniva svolto soprattutto dalle compagnie libiche da posizione, affiancate da reparti di artiglieria sia libici che nazionali. A Hon, dove aveva sede il Comando del Sahara Libico, articolato nei tre comandi di settore di Hon, Ghat e Sebha, si trovavano la 58ª Compagnia Libica da Posizione, su 4 plotoni, il LV Battaglione Fanteria *Savona*, la 856ª Batteria da 77/28, meno una sezione, la 166ª Batteria Contraerea da 20/35, meno una sezione, la 1ª Batteria Sahariana da 75/906, la 1ª Batteria Sahariana da 20/35, meno quattro sezioni, lo squadrone carri L6/40 *Lodi*, le compagnie sahariane 4ª e 6ª, le squadre pilotaggio zone desertiche 17ª e 19ª, una compagnia del genio, a Umm el Araneb la 52ª Compagnia Libica da Posizione, su 3 plotoni con un plotone distaccato a Tmessa, la 53ª, pure su 3 plotoni con un plotone distaccato a Serdeles e uno a Ubari, una sezione della 856ª Batteria da 77/28, mezzo plotone della 2ª Compagnia Meharisti dello Sciaati, a Gatrun la 54ª Compagnia Libica da Posizione, su due plotoni, una sezione della 1ª Batteria Sahariana da 20/35 e una sezione della 844ª Batteria da 77/28, a Brach la 55ª Compagnia Libica da Posizione, su due plotoni, a Sebha la

[182] Comando Militare del Sahara Libico, *Direttive*, n. 7/G del 29 ottobre 1942 (riprodotto in R. H. RAINERO, *Il Sahara Italiano* op. cit., p. 367-368)

[183] A. MOLINARI, *Desert Raiders* op. cit., p. 34.

56ª Compagnia Libica da Posizione, su 4 plotoni, la 844ª Batteria da 77/28, meno due sezioni, il comando e il plotone comando della 2ª Compagnia Meharisti dello Sciaati, la 5ª Compagnia Sahariana, a Murzuch la 57ª Compagnia Libica da Posizione, su 3 plotoni, la 839ª Batteria da 77/28, una sezione della 1ª Batteria Sahariana da 20/35, un plotone della 2ª Compagnia Meharisti dello Sciaati, a Uau el-Chebir la 61ª Compagnia Libica da Posizione, su 2 plotoni, una sezione della 1ª Batteria Sahariana da 20/35, una sezione della 844ª Batteria da 77/28, a Zella la 62ª Compagnia Libica da Posizione, su 3 plotoni con un plotone distaccato a Tagrift, la 842ª Batteria da 77/28, la 2ª Compagnia Sahariana, una sezione della 1ª Batteria Sahariana da 20/35, a Ghat la 1ª Compagnia Meharisti del Fezzan, a Zuila mezzo plotone della 2ª Compagnia Meharisti dello Sciaati, a Traghen mezzo plotone della 2ª Compagnia Meharisti dello Sciaati, a Goddua mezzo plotone della 2ª Compagnia Meharisti dello Sciaati, a Hammera la 3ª Compagnia Sahariana e un plotone della 2ª Compagnia Meharisti dello Sciaati, a Socna la 21ª Compagnia Cannoni da 47/32 *Granatieri di Sardegna*, con un plotone distaccato a Umm el Abid. Al di fuori del settore del Sahara Libico, c'erano le due compagnie libiche da posizione 50ª e 51ª, a Gadames, alle dipendenze del Comando Difesa della Tripolitania, la 1ª Compagnia Sahariana a Marada, alle dipendenze del Comando Settore Agedabia-Gialo, il Gruppo Bande Irregolari della Giofra a Barce, alle dipendenze di quel comando di settore.[184] In tutte le località si trovava poi una stazione carabinieri, nell'ambito della tipica organizzazione territoriale dell'Arma che in questo caso vedeva il comando di compagnia a Hon con alle dipendenze le tenenze di Ghat, Murzuch e Brach.

Nell'organizzazione della difesa del Sahara Libico l'elemento mobile doveva essere quello predominante, date le caratteristiche di un ambiente operativo che non offriva o quasi appigli tattici, e lo strumento doveva avere una spiccata connotazione aeroterrestre, dal momento che solo il mezzo aereo poteva assicurare un'efficace azione di esplorazione a lungo raggio e intervenire con immediatezza là dove necessario, a patto di poter contare su una adeguata struttura di collegamenti radio. Non poteva però essere trascurata l'importanza politica e militare degli elementi fissi. I presidi, occupando fisicamente il territorio, erano una manifestazione tangibile di sovranità, indispensabile per mantenere il controllo delle popolazioni, e inoltre assicuravano l'occupazione preventiva di zone di passaggio obbligato e punti d'acqua attorno ai quali avrebbero finito inevitabilmente con il gravitare le operazioni. In quelle settimane di febbrile attività fu perciò dedicata una particolare attenzione al rafforzamento delle loro strutture logistiche, a cominciare dal fondamentale problema del rifornimento idrico con lo scavo e il consolidamento di diversi pozzi, come quelli di Uau

[184] R. H. RAINERO, *Il Sahara Italiano* op. cit., p. 227, 362-363.

el-Chebir e di Tmessa, e l'installazione di pompe, tubature e filtri, passando poi a incrementarne la capacità di resistenza con la realizzazione di ricoveri e magazzini sotterranei, la sistemazione in caverna delle stazioni radio e la posa di campi minati, perseguita con decisione nonostante la mancanza di personale specializzato. Mannerini aveva ottenuto dal Comando Superiore Forze Armate della Libia soltanto un plotone di minatori del genio, ma con l'impiego di squadre miste di minatori e di fanti in circa tre settimane vennero predisposti campi minati a Hon, Zella, Sebha, Brach, Murzuch, Umm el Araneb, Tmessa, Gatrun, Uau el-Chebir, Ghat. A Hon in particolare, dove furono utilizzate 12.500 mine, la fascia minata ebbe uno sviluppo di 8500 metri e una profondità di 300. Per quanto riguardava i collegamenti radio, le stazioni fisse rispondevano bene allo scopo, mentre quelle mobili non erano in realtà idonee a seguire i reparti in uno scenario ad alta dinamica. Alcune stazioni radio tipo Ondina furono perciò modificate localmente, mantenendone la portata, non inferiore agli 800 chilometri, e scomponendole in due unità, la prima con il trasmettitore e il ricevitore, la seconda con le batterie di alimentazione, per un peso complessivo di 60 chilogrammi. Infine una particolare cura venne dedicata alla rete delle piste, sistemandone 1370 chilometri su un totale di 3200 con una tecnica ingegnosa che utilizzava pesanti catene d'ancora trainate da trattori per batterne il fondo, e aprendo un itinerario diretto da Hon a Sciueref per avere un'alternativa alla via normale da Hon a Tripoli per Gheddaia.[185] Lo schieramento dei reparti mobili veniva intanto rivisto con l'obiettivo di ridurne la dispersione e concentrarli intorno ai comandi di settore di Sebha e di Hon, accentuando una linea di tendenza già esistente.

L'arrivo delle prime 8 camionette tipo A.S.42 il giorno 8 novembre permise di riequipaggiare con mezzi più potenti e meglio armati la 3ª Pattuglia Vigilanza Terrestre Avanzata, aggregata alla 2ª Compagnia Sahariana a Zella. Nell'estate del 1942 le compagnie sahariane erano equipaggiate con automezzi tipo A.S.37, Lancia 3 RO e FIAT 634, modificati per consentire l'installazione di armi pesanti come la mitragliera da 20 mmm o il cannone da 47/32. In attesa di soluzioni più avanzate c'era però il progetto di unificarne la dotazione sull'A.S.37 che si era rivelato un buon mezzo,[186] in grado di costituire una piattaforma di tiro stabile e di

[185] A. MANNERINI, *Il "Sahara Libico" nell'ultima fase della guerra in Libia*, in «Rivista Militare», 1948. Questo dettagliato articolo, in tutto e per tutto assimilabile a una relazione ufficiale, ha costituito la base per la ricostruzione degli avvenimenti.

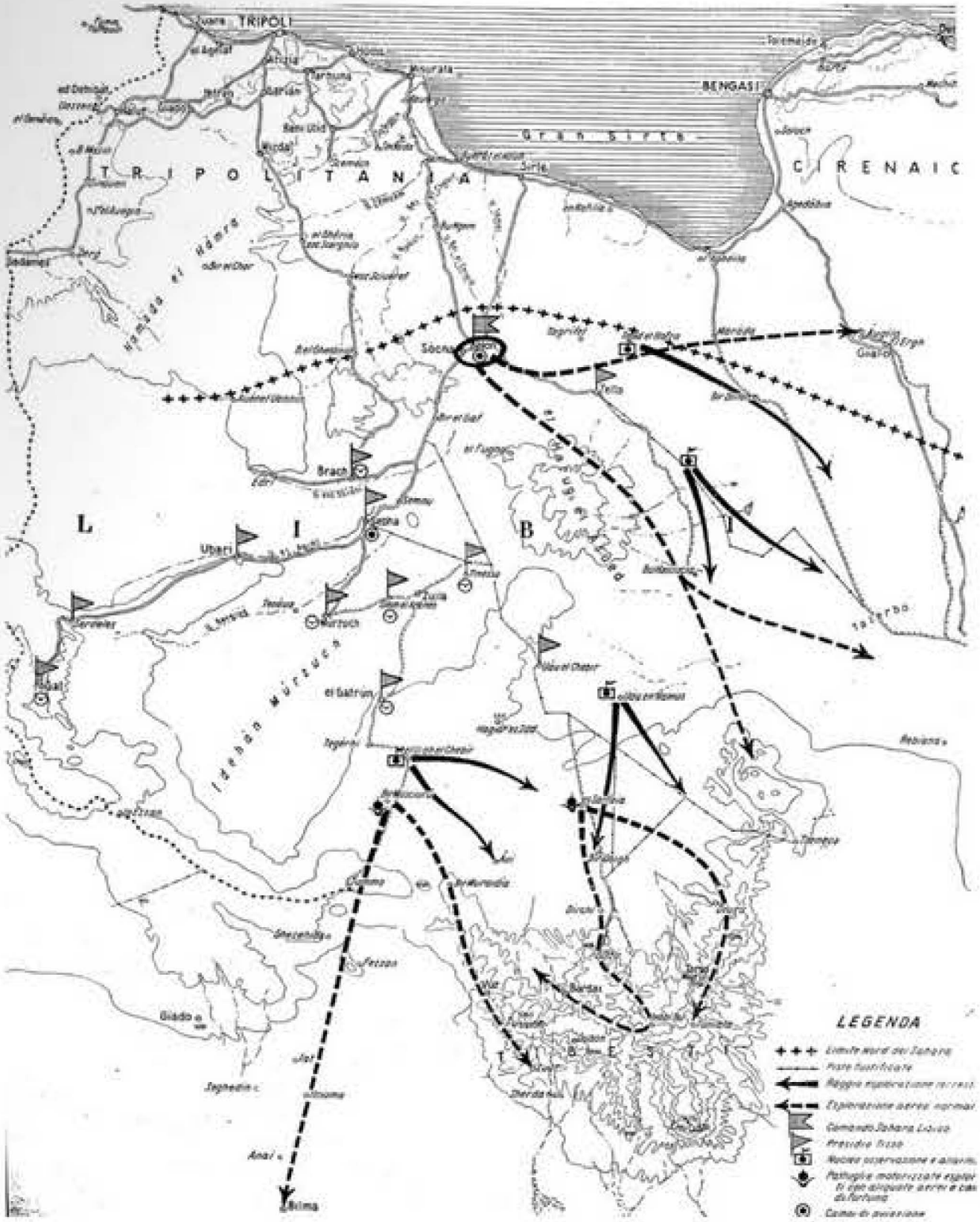
[186] Comando Militare Sahara Libico, *Automezzi AS37. Compagnie Sahariane*, n. 05640/op dell'8 agosto 1942, citato in F. CAPPELLANO, *"Batterie Volanti". Autocannoni e artiglierie portate italiane (1915-1943)*, in «Storia Militare Dossier» n. 13 (marzo-aprile 2014), p. 129. Le 7 compagnie sahariane, delle quali una in formazione, disponevano all'epoca in tutto di 35 A.S.37, 20 Lancia 3 RO, 45 FIAT 634. La compagnia tipo avrebbe dovuto essere organizzata su plotone comando (3 camionette), plotone armi da 20 mm (3 camionette porta arma e 2

assicurare una elevata mobilità su qualunque terreno, grazie al motore affidabile, alle quattro ruote motrici e direttrici e ai pneumatici dall'ampia sezione. Suoi punti deboli erano una certa complessità meccanica, la velocità, non superiore ai 50 km/h, e la sagoma troppo alta, un inconveniente questo a cui si era rimediato presso le officine campali eliminando la cabina e il cassone di legno. Per superarne i limiti nel 1942 ne venne ordinata alla SPA un'apposita versione, denominata A.S.43, e nel contempo sempre alla SPA venne commissionata la realizzazione di un altro automezzo specificamente concepito per il deserto, la camionetta desertica A.S.42. Questa, entrata in produzione nell'agosto del 1942, utilizzava la meccanica dell'autoblindo AB.41, semplificata con l'eliminazione della doppia guida e dell'asse posteriore sterzante, e una carrozzeria dalla sagoma bassa e filante realizzata dalla Viberti. Il motore da 100 cv le permetteva di superare agevolmente gli 80 km/h, e lo spazioso pianale centrale consentiva di installare un armamento costituito tipicamente da una mitragliatrice Breda da 8 mm e da una mitragliera da 20 mm, o in alternativa, come sull'A.S.37, un cannone da 47/32 o un fucile controcarro Solothurn. L'equipaggio era di solito di 5 uomini: capomezzo, conduttore e tre serventi. La camionetta sahariana A.S.42 fu uno dei più riusciti mezzi da combattimento del Regio Esercito e, nonostante gli elevati costi di produzione e manutenzione, ereditati dalla meccanica dell'AB.41, avrebbe potuto dare concretezza ai progetti per la creazione di unità speciali per azioni a grande distanza, fino a intercettare la linea di comunicazione Fort Lamy-Karthum in concorso con l'aviazione e con analoghi reparti tedeschi.[187] In tal senso la scelta di assegnarne i primi esemplari alle pattuglie di vigilanza terrestre avanzata era certamente razionale, ma l'A.S.42 arrivava troppo tardi e in numeri troppo piccoli per poter incidere sull'andamento delle operazioni.

Nell'autunno del 1942 per i reparti del Comando Sahara Libico uno dei primi obiettivi sul piano operativo era il contrasto alle pattuglie del LRDG che avevano cominciato ad affacciarsi da oriente nel sud tripolino precedendo l'avanzata dell'8ª Armata. A tal fine la difesa poteva sfruttare una rete di posti di intercettazione del traffico radio in grado di localizzare i reparti britannici e indirizzare di conseguenza l'azione della pattuglie esploranti e dell'aviazione sahariana, gli sbarramenti di mine creati nei punti di possibile transito quali pozzi, piccole oasi, segnali trigonometrici, le procedure collaudate per la cooperazione aeroterrestre, soprattutto durante la ricerca e l'inseguimento, e infine l'incremento della potenza di fuoco delle "sahariane", con il moltiplicarsi dei pezzi da 47/32 in sostituzione delle mitragliatrici da 12,7 mm.

portamunizioni), plotone cannoni da 47/32 (3 camionette porta arma e 3 portamunizioni), plotone mitraglieri (6 camionette delle quali 2 di riserva).

187 Comando Superiore Forze Armate Africa Settentrionale, Stato Maggiore, *Varie*, n. 01/12744 del 10 luglio 1942, citato in F. CAPPELLANO, *"Batterie Volanti"* op. cit., p. 127.



L'organizzazione del dispositivo di sorveglianza del Sahara Libico nell'autunno del 1942.
(Alberto Mannerini, *Il "Sahara Libico" nell'ultima fase della guerra in Libia*, Rivista Militare, 1948)

Dopo un primo scontro avvenuto il 17 novembre a ovest di Marada tra la 3ª Pattuglia Vigilanza Terrestre Avanzata, ridenominata 3° Reparto Celere, e una pattuglia del LRDG di 6 camionette, distruggendone una e disperdendo le altre senza subire perdite,[188] il giorno 25 lo stesso reparto ebbe la meglio su un'altra pattuglia britannica nella zona di El Hofra, 160 km a sud-ovest di El Agheila, distruggendo 4 dei suoi 8 veicoli.[189] Lo stesso copione si sarebbe proposto l'11 dicembre, sulla pista di Bu Ngem, circa 100 km a sud-ovest di Buerat el-Hsum, dove un distaccamento di una compagnia sahariana, probabilmente la 1ª, attaccò un gruppo di camionette catturandone due, il 15, tra Bu Ngem e Hon, a 60 km a sud di questa località, dove sempre una compagnia sahariana entrò in contatto con camionette britanniche facendo 4 prigionieri, il 25 a est di Uaddan, nella Giofra, dove di 8 camionette ne fu distrutta una.[190] L'intensificarsi degli scontri diede quindi modo alle compagnie sahariane di dare prova delle loro capacità di combattimento, intercettando in più occasioni le pattuglie del LRDG pur senza riuscire a impedire azioni ai danni delle linee di comunicazioni, con posa di mine e attacchi ad autocolonne, nonché l'interruzione delle linee telegrafiche e telefoniche.

Nel frattempo il 14 dicembre l'armata corazzata italo-tedesca aveva abbandonato la linea El Agheila, ripiegando su quella di Buerat El Hsum. Nonostante l'opposizione italiana, Rommel era sempre più convinto della necessità di evacuare anche la Tripolitania, portando la resistenza in Tunisia, sulla linea del Mareth, e stabilendo un contatto diretto con le forze sbarcate a Tunisi e Biserta. In questa prospettiva, che non senza contrasti si sarebbe consolidata il 31 dicembre in un incontro a Misurata tra Bastico e Rommel, il Sahara Libico perdeva di importanza, dal momento che l'abbandono della Triplotania ne rendeva inutile l'azione di copertura del fianco sud delle forze operanti nella fascia costiera.

Insieme con l'attività di sorveglianza nel settore orientale, sempre più impegnativa man mano che le forze italo-tedesche in ripiegamento si avvicinavano alla Tripolitania, il Comando del Sahara Libico ne aveva sviluppato una analoga verso sud. Pattuglie motorizzate si spingevano in esplorazione verso il confine e presidiavano i campi di fortuna di Bir Musciurù ed Es Sarfaia, utilizzati dai velivoli dell'aviazione sahariana per voli di ricognizione sulla regione del Tibesti e sulle zone di radunata di Zouar e di Bilma. In ragione dell'iniziale intenzione

[188] Diario Storico Comando Supremo, Vol. VIII, Tomo I, Parte Seconda, Roma, USSME, 1999, p. 806.
[189] Ivi, p. 869.
[190] Diario Storico Comando Supremo, Vol. VIII, Tomo I, Parte Terza, Roma, USSME, 1999, p. 1024, 1058, 1128.

del Comando Supremo di arrestare la ritirata sulla linea di Buerat El Hsum, a occidente della Sirte, le unità agli ordini di Mannerini avrebbero dovuto coprire il fianco meridionale delle nuove posizioni, sfruttando al meglio il fattore spazio per contenere un'eventuale avanzata dei reparti motorizzati francesi. Il Sahara Libico si sarebbe così trovato a svolgere una fondamentale funzione di collegamento tra quanto rimaneva delle truppe agli ordini del feldmaresciallo Rommel e le forze italo-tedesche che, dopo gli sbarchi alleati dell'8 novembre a Casablanca, Orano e Algeri, si stavano attestando in Tunisia. Fino al 23 dicembre le provenienze dall'Africa Equatoriale Francese non sembrarono però proporre una minaccia imminente, e a quella data la linea di Buerat El Hsum sembrava sempre più destinata a una funzione ritardatrice più che di resistenza a oltranza.

Autoblindo AB.41 in movimento in una zona imprecisata della Libia. (AUSSME)

Nel frattempo l'organizzazione della Regia Aeronautica in Tripolitania e nel Fezzan era stata riorganizzata secondo una struttura che, pur ancora lontana da quella disegnata dalle direttive del 22 settembre, cercava di contemperare le funzioni di protezione dei convogli e del porto di Tripoli con le funzioni

di sbarramento delle provenienze da sud.[191] Il primo compito era affidato al Settore Costiero, che disponeva di un gruppo caccia, due gruppi da osservazione aerea, uno su Ca.311 e uno su Ca.313, un gruppo su S.79, con una squadriglia distaccata a turno nel Sahara, un gruppo su Ca.309, il secondo al Comando Aviazione Sahariana, retto dal tenente colonnello Vimercati Sanseverino, che poteva contare su due squadriglie di Ca.309, una sezione caccia, una sezione trasporti e la squadriglia di S.79 distaccata dal Settore Costiero. Lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica riteneva queste forze sufficienti per far fronte alle esigenze ordinarie, aggiungendo che per quanto al momento non fosse possibile incrementarle, anche in considerazione della gravissima situazione del carburante, in caso di emergenza si sarebbe cercato di provvedere con trasferimenti dall'Italia o attingendo ai reparti già in Libia. Era un quadro che non lasciava molte speranze e nella sostanza finiva con il consacrare uno stato di cose largamente insoddisfacente.

Nel dicembre 1942 le forze a disposizione di Leclerc per una nuova campagna nel Fezzan, il cui obiettivo finale era Tripoli, ammontavano a 4778 uomini, dei quali peraltro circa 2000 vincolati a compiti logistici o di presidio.[192] Il resto costituiva un complesso a livello di reggimento, con un organico di 2758 combattenti, 510 dei quali francesi o comunque europei, con una dotazione di automezzi che negli ultimi tempi, grazie anche ai rifornimenti statunitensi, era salita a 787 veicoli. L'articolazione in distaccamenti e pattuglie con cui la colonna Leclerc aveva operato nel mese di marzo era stata ridisegnata per incorporare i nuovi reparti via via disponibili, e vedeva ora tre gruppi mobili, un gruppo di supporto, due compagnie autoportate e un gruppo cammellato, tutti con sezioni mitragliatrici, mortai e cannoni. I tre gruppi mobili, denominati Groupement G, D, M, agli ordini rispettivamente del capitano Geoffroy e dei tenenti colonnelli Dio e Delange, per quanto differenti nella struttura, dal momento che affiancavano a due plotoni motorizzati un numero diverso di sezioni di armi d'accompagnamento, erano un'evoluzione del concetto di "patrouille", di cui mantenevano la mobilità incrementandone la capacità di combattimento.[193] Il

---

191 Stato Maggiore R. Aeronautica, SUPERAEREO, Ufficio Operazioni, *Reparti per l'Aeronautica della Tripolitania*, n. 1B/18223 del 2 novembre 1942 (F. MATTESINI, M. CERMELLI, *Le direttive tecnico-operative di SUPERAEREO*, Vol. II, *Gennaio 1942 - Settembre 1943*, I Tomo, p. 443-444).

192 D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne* op. cit., p. 90.

193 Il gruppo mobile "G" comprendeva il plotone comando, il 2° e il 3° plotone della 2e Compagnie de Découverte et de Combat (DC), una sezione di artiglieria con un cannone da 75 mm; il gruppo mobile "D" comprendeva: il plotone comando, il 1° e il 3° plotone della 1re Compagnie DC, una sezione di artiglieria con 2 cannoni da campagna da 75 mm, una sezione di artiglieria con un cannone da montagna da 75 mm e un obice da 4,5 pollici, una sezione contraerea con due cannoni Bofors da 40 mm; il gruppo mobile "M" comprendeva:

Groupe Nomade du Borkou, la 12e Compagnie Portée du RTST e la Compagnie Portée du Cameroun erano invece unità coloniali motorizzate, strutturate su tre plotoni fucilieri e un reparto armi d'accompagnamento con una sezione mitragliatrici, una sezione mortai e una sezione armi contraeree e controcarro. La stessa struttura aveva il Groupe Nomade du Tibesti, i cui tre plotoni fucilieri erano però cammellati. Il supporto aereo sarebbe stato assicurato dai velivoli del Groupe de Reconnaissance n° 1 (GR1) *Bretagne*.

I primi a entrare in azione furono i tre gruppi mobili muovendo il 16 dicembre dalle basi logistiche di Bardai e Zouar i gruppi G e D, e sempre da Zouar ma il 22 dicembre il Groupement M, dando inizio a quella che per le fonti francesi è la seconda campagna del Fezzan. Il primo obiettivo era Uigh el- Chebir nei cui pressi il gruppo D, che aveva in rinforzo il Groupe Nomade du Borkou e la 12e Compagnie Portée du RTST, la sera del 23 dicembre venne a contatto con una pattuglia esplorante che si disimpegnò ripiegando su Gatrun. Rimasti padroni della scena i francesi spesero un paio di giorni per attrezzarvi un campo d'aviazione, dove si rischierarono 4 Lysander del gruppo *Bretagne*, seguiti da 2 Glenn-Martin e 5 Blenheim, e organizzarvi una base logistica avanzata. Il problema dei rifornimenti era infatti di vitale importanza e garantire alle unità mobili l'autonomia necessaria per il prosieguo della campagna richiese un enorme sforzo: una colonna di 11 autocarri con una capacità di carico di 3,5 tonnellate ciascuno, poteva portarne da Fort Lamy a Uigh el-Chebir soltanto 10, dovendo consumare le altre 28,5 per il viaggio di andata e per quello di ritorno. Nel frattempo il gruppo G si dirigeva verso Sebha, descrivendo un ampio arco di cerchio che avrebbe dovuto consentirgli di investire la località da nord, e verso Sebha si dirigeva anche il gruppo M.

Il pomeriggio del giorno di Natale il gruppo D riprese l'avanzata puntando su Gatrun, di cui all'alba del 26 iniziò l'investimento suscitando la decisa reazione del presidio, che si concretizzò soprattutto nell'azione di fuoco dei suoi due cannoni da 77/28,[194] e negli attacchi dell'aviazione sahariana, con l'intervento di 2 S.79 e 6 CR.42. Le perdite furono lievi, 2 autocarri Bedford distrutti, un morto e 2 feriti, ma Dio decise di non trattenersi oltre in zona e, lasciata una minima aliquota delle sue forze a bloccare la guarnigione, comunque pressoché

il plotone comando, il 1° plotone della 2e Compagnie DC, il 2° plotone della 1re Compagnie DC, il 1° Battaglione di Marcia, su compagnia comando, 4 compagnie autoportate, compagnia armi pesanti, una sezione di artiglieria con 2 cannoni da campagna da 75 mm, una sezione di artiglieria con 2 cannoni da 25 libre, una sezione contraerea con due armi da 25 mm. (A. MOLINARI, *Desert Raiders* op. cit., p. 41-44)

[194] Il cannone da 77/28 era un pezzo d'artiglieria di preda bellica, progettato dalla Skoda tra il 1901 e il 1905 e introdotto in servizio dall'esercito austro-ungarico nel 1907 come 8 cm Feldkanone Mod. 5. Aveva una gittata massima di 7300 metri.

priva di automezzi, si diresse con il grosso verso Umm el Araneb. Nelle prime ore del 28 dicembre il gruppo D prese così posizione nel palmeto di Meseguin, 10 km a est dell'oasi e per rinforzarne l'azione fu richiamato a Umm el Araneb il Gruppo G, che la sera del 27 era arrivato a nord di Sebha, in posizione tale da poter interrompere la pista per Hon.[195] Leclerc era infatti tutt'altro che soddisfatto dell'andamento delle operazioni, la resistenza di Gatrun e Umm el Araneb, insieme con una certa indecisione nella condotta dell'azione, rischiava di comprometterne il successo e soprattutto di svuotare di significato l'intervento delle forze degaulliste, dato il precipitare degli avvenimenti nella fascia costiera con il sempre più probabile e imminente sgombero della Tripolitania da parte delle forze dell'Asse. La sera del 31 dicembre lui stesso raggiunse quindi Umm el Araneb, scortato da una pattuglia della 1re Compagnie DC del gruppo M, per seguire l'attacco del gruppo D che sarebbe iniziato nelle prime ore del 1° gennaio 1943.

L'aviazione sahariana era intervenuta fin dal primo giorno con azioni di mitragliamento e spezzonamento effettuate da piccole formazioni di S.79 e di CR.42 che avevano rallentato ma non impedito l'avanzata dei reparti della Francia Libera e il loro rafforzarsi ai margini delle oasi di Gatrun e Umm el Araneb. Dopo gli attacchi portati al mattino del 26 dicembre nei pressi Gatrun, il giorno dopo, sempre al mattino, 2 S.79 e 5 CR.42 avevano attaccato l'avanguardia del gruppo D nei pressi del palmeto di Magedul, a sud-est di Umm el Araneb, distruggendo l'automezzo radio della pattuglia del LRDG aggregata alla colonna di Dio, danneggiandone un altro e ferendo 2 uomini.[196] Gli interventi dell'aviazione sahariana si ripeterono nei giorni successivi nella zona tra Umm el Araneb e Zuila riuscendo a ostacolare i movimenti dell'avversario e a ritardare l'attacco all'oasi, ma senza risultati materiali di particolare rilievo stando alle fonti francesi. Di contro il 26 dicembre Gatrun, dove si ebbe qualche vittima tra la popolazione, fu bombardata da un Glenn Martin, seriamente danneggiato dalla reazione contraerea e rientrato a Uigh el- Chebir con il pilota ferito a morte,[197] e Umm el Araneb da 3 Bristol Blenheim. I compiti del GR1, oltre alla ricognizione e al collegamento prevedevano infatti il bombardamento dei presidi italiani

[195] D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne* op. cit., p. 98.

[196] Ibidem. Il Diario Storico del Comando Supremo, sotto la data del 27 dicembre, conferma queste azioni pur senza aggiungere dettagli e valutando in eccesso i risultati degli attacchi, quantificati in una decina di automezzi distrutti il 26, e in altri tre il 27 (Diario Storico Comando Supremo, Vol. VIII, Tomo I, Parte Terza, Roma, USSME, 1999, p. 1148).

[197] Il pilota del bimotore Glenn-Martin 716, Adjutant René Weil, aveva avuto il piede sinistro tranciato da un colpo da 20 mm che aveva danneggiato i comandi volo. Il controllo del velivolo fu preso dal navigatore, sottotenente Netter, che concluse la missione con un atterraggio fuori campo, a carrello retratto, in vista di Uigh el-Chebir. (D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne* op. cit., p. 132)

per indebolirne la capacità di resistenza, con una particolare attenzione per le installazioni di tipo aeronautico nella consapevolezza dell'importanza del mezzo aereo per la difesa del Sahara Libico. Umm el Araneb fu di nuovo bombardata da 3 Bristol Blenheim il 27 dicembre, e a questo attacco ne seguirono altri su Sebha il 28, dove ancora 3 Bristol Blenheim colpirono un hangar e distrussero al suolo 2 CR.42, su Murzuch il 29, su Umm el Araneb il 1° gennaio, mettendo fuori uso i 2 cannoni da 77/28, ancora su Sebha il 4 gennaio e infine su Brach il 5.

Il 28 dicembre, mentre per rafforzare la copertura del fianco meridionale della linea di Buerat i presidi di Zella e Tmessa erano fatti ripiegare rispettivamente su Socna, nel settore di Hon, e su Uaddan, nel settore di Sebha, la 3ª Compagnia Sahariana, entrò in azione a breve distanza da Umm el Araneb, in direzione sud-est, impegnando senza successo il gruppo D. Lo scontro si sviluppò nelle prime ore del pomeriggio, in concomitanza con l'intervento di 2 Ghibli e un CR.42, e si concluse con il ripiegamento della "sahariana" che lasciò sul terreno un A.S.37 immobilizzato da un colpo da 75 mm. Il reparto italiano tornò a sondare la solidità del dispositivo d'attacco del gruppo D nel pomeriggio del 1° gennaio, in quello che fu l'ultimo tentativo di sbloccare la guarnigione di Umm el Araneb, ma venne respinto dopo un violento scambio di colpi dai due plotoni dalla 1ª e Compagnie DC appoggiati da un pezzo da campagna da 75 mm. L'indomani la 3ª Compagnia Sahariana lasciò definitivamente la zona dirigendo su Sebha.

Con la ricognizione aerea che continuava a segnalare l'arrivo di nuove colonne motorizzate dal sud, il 27 dicembre Mannerini aveva intanto deciso di rinforzare il presidio di Sebha con l'invio delle forze meccanizzate disponibili, i 23 L6/40 efficienti del R.E.Co. *Lodi* e 4 autoblindo AB.41, e dell'unica sezione di artiglieria autoportata, con 2 cannoni da 75/27, che era riuscito ad approntare. Il mattino del 29 dicembre il 2° Squadrone del Lodi, dopo aver sostituito 10 rimorchi con altrettanti autocarri per poter più facilmente trasportare i cingolati, affrontò così un percorso di 350 km su un terreno sabbioso e sassoso che mise a dura prova gli automezzi arrivando a destinazione due giorni dopo. Per strada si erano persi uno dopo l'altro i 10 autocarri recuperati a Hon, non adatti per il trasporto degli L6/40, ed era saltato su una mina l'autocarro soccorso Lancia 3 RO, una perdita che in seguito avrebbe pesato non poco sull'efficienza del reparto.[198] A Sebha i carri del *Lodi* vennero schierati a semicerchio e "a scafo sotto", a copertura delle provenienze da nord ritenute le più pericolose perché più facilmente percorribili e nell'ultimo tratto mascherate dall'oasi, estesa e molto fitta. L'impiego come fortini semoventi di mezzi corazzati non era certo ottimale, ma era imposto da un lato dalla necessità di interventi di manutenzione sui carri che più avevano sofferto nel tragitto, rimediando con mezzi di fortuna alla mancanza dell'autocarro officina

[198] D. TEMPERINO, *Reggimento Cavalleggeri di Lodi* op. cit., p. 180.

e con provvedimenti di "cannibalizzazione" alla rottura di un certo numero di barre di torsione, dall'altro dalla mancanza di carburante. Il 2 gennaio il capitano Montessoro propose al comandante di Sebha, colonnello Antonio Luciano, di intervenire in soccorso del presidio di Umm el Araneb con due dei suoi plotoni carri, da autotrasportare fino a una ventina di chilometri da quel presidio, con le autoblindo disponibili e con la 3ª Compagnia Sahariana ancora operante in zona, ma la proposta venne respinta proprio a causa della carenza di carburante, un fattore, che nel condizionare in maniera decisiva la condotta delle forze dell'Asse in tutto il teatro operativo libico, svuotava ulteriormente di significato la formula "ali e motori" che avrebbe dovuto garantire la difesa del Fezzan e del sud tripolitano.

La risposta negativa del colonnello Luciano era anche la conseguenza dell'ordine di iniziare la ritirata verso la costa, diramato il 1° gennaio dal Comando Superiore Forze Armate della Libia. Il settore di Ghat doveva ripiegare su Nalut, il settore di Sebha e quello di Hon su Garian, recuperando i presidi minori per quanto consentito dalla disponibilità di automezzi.[199] Era questa la prima fase di un movimento, da armonizzare nei tempi con la ritirata dell'Armata Corazzata Italo-Tedesca di Rommel, che avrebbe dovuto portare al successivo arretramento in Tunisia di tutto il dispositivo. Dopo un acceso confronto con Rommel, il 27 dicembre il Comando Supremo aveva infatti accettato di autorizzare il graduale ripiegamento verso la Tunisia e il conseguente abbandono della Tripolitania.[200] In un tale contesto non era più né utile né necessario continuare ad agire offensivamente contro le forze di Leclerc. Il compito delle truppe del Sahara Libico diventava ora quello di svolgere un'azione ritardatrice finalizzata a impedire che la colonna Leclerc arrivasse a intercettare la litoranea in tempo utile per disturbare la ritirata. In previsione del prossimo congedamento delle truppe libiche, delle quali non si prevedeva un impiego in Tunisia, al termine della ritirata queste avrebbero dovuto raccogliersi nella parte occidentale dell'arco gebelico, tra Nalut e Giado, agli ordini del comandante del Regio Corpo Truppe Libiche, generale Buttà, mentre i reparti nazionali si sarebbero concentrati tra Giado e Garian, agli ordini del generale Mannerini. L'ordine di ripiegare arrivava però troppo tardi per i presidi di Gatrun e Umm el Araneb, già impegnati in combattimento e comunque privi o quasi di automezzi, mentre il presidio di Ghat si trovava in seria difficoltà a eseguirlo non riuscendo a radunare il numero di cammelli necessario.[201]

---

[199] M. MONTANARI, *Le operazioni* op. cit, Vol. IV, *Enfidaville (novembre 1942 - maggio 1943)*, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, 1993, p. 155.

[200] Comando Supremo, I Reparto, Ufficio Operazioni-Scacchiere Africa, *Direttive per le operazioni*, n. 34245 del 27 dicembre 1942, riportato in M. MONTANARI, *Le operazioni* op.cit., Vol. IV, *Enfidaville (novembre 1942 - maggio 1943)*, All. n. 12.

[201] Comando Superiore Forze Armate della Libia, n. 831 Op del 15 gennaio 1943, AUSSME, Rep. I-4, Racc. 49, Fasc. 14.

Postazione contraerea da 20 mm su una delle torri del forte Regina Elena a Sebha.
(AUSSME)

Anche se il suo destino era ormai segnato, il presidio di Umm el Araneb, agli ordini del capitano Lamberto Gerani, continuava a contenere gli attacchi dei reparti agli ordini del tenente colonnello Dio e del capitano Geoffroy, e questo nonostante dopo la distruzione dei 2 cannoni da 77/28 non potesse più controbattere il fuoco dei 2 cannoni da 75 mm e dell'obice da 4,5 pollici ai quali lo stesso Leclerc aveva affidato il compito di indurre alla resa gli italiani. All'alba del 3 gennaio la diserzione di circa metà dei libici della compagnia da posizione, scossi nel morale dal prolungato bombardamento d'artiglieria, indeboli ulteriormente la difesa, ma il mattino del 4 gennaio i difensori riuscirono ancora a neutralizzare un tentativo di sfondamento del Groupe Nomade du Borkou sul lato est del perimetro difensivo. Nel pomeriggio, dopo ripetute intimazioni di resa e ripetuti rifiuti, il presidio alla fine capitolò. La tenace resistenza valse al capitano Gerani la Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Lo stesso giorno, 4 gennaio 1943, il Groupe Nomade du Tibesti, appoggiato da una sezione di 2 cannoni da 75 mm, subentrava al gruppo M nell'assedio di Gatrun, liberando i reparti del tenente colonnello Delange per altri compiti, e in particolare per lanciare l'assalto su Sebha di concerto con il GNB. Il compito del GNT del capitano Sarazac era stato semplificato dal martellamento a cui l'artiglieria del gruppo M, assistita nella direzione del tiro dai Lysander del Gruppo *Bretagne*, aveva sottoposto le difese di Gatrun, mettendo fuori uso fin dal 1° gennaio i 2 cannoni da 77/28 che avevano cercato di controbatterla. Per tutta la giornata del 5 gennaio i 2 cannoni francesi, potendo contare sull'ausilio dei Lysander per aggiustare il tiro, continuarono a battere le posizioni dei difensori, e in serata, sfruttando anche l'effetto sul morale dell'avversario della notizia della caduta di Umm el Araneb, Sarazac inviò al comandante, capitano Mario Cutolo, l'invito ad arrendersi.[202] La resa di Gatrun si concretizzò il mattino del 6 gennaio.

A Gatrun cedettero le armi 7 ufficiali, 56 sottufficiali, graduati e soldati italiani, 114 graduati e soldati libici, a Umm el Araneb 8 ufficiali, 90 sottufficiali, graduati e soldati italiani, 132 graduati e soldati libici. Se sul numero dei prigionieri le fonti sono in sostanza concordi, così non è riguardo al materiale catturato, con un sostanziale disaccordo tra le fonti francesi e quelle italiane. Nel caso di Umm el Araneb, mentre le seconde evidenziano una sostanziale disparità di mezzi, le prime riportano un bottino di 2 cannoni da 77 mm, 3 cannoni da 37 mm, 5 mitragliere da 20 mm, 2 mortai da 81 mm, 15 mitragliatrici, 7 fucili mitragliatori, 150 fucili, 4 autocarri, 12.000 litri di benzina e 900 litri di benzina avio[203]. Le stesse fonti francesi sottolineano peraltro che le artiglierie erano state messe

[202] D. CORBONNOIS, *L'odyssée de la Colonne* op. cit., p. 102-103.

[203] Ibidem.

fuori uso dai bombardamenti dei giorni precedenti, e lo stesso era certamente avvenuto per una quota parte delle armi automatiche. Colpisce poi il dato dei 4 autocarri: il presidio non aveva in sostanza alcuna reale capacità di movimento ed era quindi condannato a una difesa statica senza speranza per il mancato materializzarsi di quei rinforzi motorizzati che avrebbero dovuto essere una delle premesse della resistenza.

La sera del 3 gennaio un plotone della 1re Compagnie DC, inviato in ricognizione verso Murzuch aveva scambiato alcuni colpi con quel presidio, prima di dirigersi verso Traghen, che trovò abbandonata, e rientrare quindi il giorno 5 a Umm el Araneb. Era questa una situazione che nella loro avanzata verso nord le forze francesi avrebbero incontrato più volte, almeno in quelle località dove esistevano i mezzi automobilistici necessari per dare concretezza all'ordine di ritirata. Il 5 gennaio iniziarono infatti il ripiegamento verso Mizda il presidio di Brach, quello di Sebha, a cui si unirono quelli di Uau el-Chebir e Umm el Abid, e gli elementi meno mobili di quello di Hon. Il presidio di Murzuch, privo di automezzi, si mosse solo all'alba del 7 gennaio, un ritardo che gli sarebbe stato fatale, allontanandosi in direzione nord-est con una carovana di cammelli. Non poté invece sganciarsi il presidio di Ghat che, sempre a dorso di cammello, avrebbe dovuto ripiegare su Garian. Nell'impossibilità di riunire i quadrupedi necessari, e non ritenendo fattibile una ritirata a piedi attraverso il deserto con i pozzi più vicini a non meno di cento chilometri, il suo comandante, maggiore Attilio Jevolella, decise di resistere sul posto con la speranza che Mannerini riuscisse a ottenere i velivoli da trasporto necessari per uno sgombero per via aerea.

La colonna cammellata di Murzuch, il 9 gennaio fu localizzata da un Glenn Martin e, ripetutamente mitragliata, si arrese nella convinzione di non aver più via di scampo. I suoi 140 uomini, 110 italiani e 30 libici, vennero fatti prigionieri dagli inseguitori, una compagnia del gruppo M messa sulle loro tracce da alcuni notabili locali. La ritirata degli altri presidi fu ostacolata più dal terreno e dalla carenza di automezzi e carburante che dall'avversario, anche perché lo stesso 9 gennaio i Blenheim rientrarono a Zouar per interventi di manutenzione ormai indispensabili dopo due settimane di operazioni in ambiente desertico. La 2e Compagnie DC era intanto entrata il 6 gennaio a Brach, già sgombrata dagli italiani, e nelle prime ore dell'8 gennaio un altro reparto della stessa compagnia occupò l'ormai deserto Forte Regina Elena a Sebha con l'attiguo campo di aviazione, una notizia data con grande enfasi dalla radio francese. La colonna Leclerc aveva così portato a termine la conquista del Fezzan, e mentre gli elementi mobili dei gruppi D, G ed M proseguivano verso la Tripolitania, il 1° Battaglione di Marcia si stabiliva a presidio di Sebha, Brach e Umm el Araneb.

Lo stesso 8 gennaio la colonna del presidio di Brach arrivò a Mizda, dove affluì il giorno 11 anche il primo scaglione del presidio di Hon. Due giorni più tardi il secondo scaglione di questo arrivò a Sciuref e il 14 gennaio anche la colonna di Sebha raggiunse Mizda.[204] La mancanza di automezzi aveva però significato che gli autocarri del *Lodi* avevano dovuto essere impiegati per il trasporto di uomini e materiali, con il risultato che gli L6/40 erano stati abbandonati uno dopo l'altro all'esaurirsi della benzina o al manifestarsi di qualche avaria.[205] La presenza dei blindati era però valsa a respingere gli attacchi di elementi motorizzati avversari che nella prima parte del tormentato tragitto di quasi 600 km avevano cercato di agganciare la coda della colonna. Della colonna di Sebha non facevano parte 6 FIAT 666 dello squadrone, inviati a recuperare il lontano presidio di Uau el-Chebir, portato in salvo a Mizda il 16 gennaio dopo aver percorso in 8 giorni 1200 km di piste desertiche. Questa impresa valse al suo comandante, il tenente Rino Bosso, una Medaglia d'Argento al Valor Militare "sul campo". Poteva così considerarsi ultimato lo sgombero del Sahara Libico, in quanto ormai più nulla si poteva fare per il presidio di Ghat, attaccato da forze francesi provenienti dall'Algeria.

Il 9 gennaio 4 trimotori S.82 avevano raggiunto Ghat per evacuare i circa 80 nazionali del presidio il cui comandante, insieme con 12 ufficiali e 35 uomini di truppa aveva però deciso di non partire per non abbandonare i 280 graduati e soldati libici, una parte dei quali fu poi congedata. Gli S.82 avevano quindi imbarcato solo 60 uomini e il Comando Superiore delle FF.AA. della Libia ipotizzò quindi una seconda operazione di evacuazione per via aerea, con cui portare in salvo non solo i nazionali ma anche i libici che avevano scelto di rimanere al loro posto di combattimento, nella convinzione che questo avrebbe avuto un impatto positivo sulla popolazione. Nonostante una richiesta personale di Bastico al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale di squadra aerea Rino Corso Fougier, intesa a ottenere lo sgombero del resto del presidio, in tutto 150 uomini tra nazionali e libici, con l'impiego di 5 trimotori,[206] e il parere favorevole del Comando Supremo,[207] l'operazione non poté tuttavia essere ripetuta. Con gli italiani che avevano scelto di rimanere, e con gli ascari che avevano rifiutato il congedo, Jevolella continuò la resistenza rifiutando più volte

[204] Comando Superiore Forze Armate della Libia, n. 831 Op del 15 gennaio 1943, AUSSME, Rep. I-4, Racc. 49, Fasc. 14.

[205] D. TEMPERINO, *Reggimento Cavalleggeri di Lodi* op. cit., p.182-183. È da notare che nelle stesse condizioni, fatali per i carri armati L6/40, un solo autocarro FIAT 666 dovette essere abbandonato.

[206] SUPERLIBIA, radiomessaggio n. 01/903 Op del 17 gennaio 1943, AUSSME, Rep. I-4, Racc. 49, Fasc. 14.

[207] Comando Supremo, radiomessaggio per SUPERLIBIA n.30268 del 17 gennaio 1943, AUSSME, Rep. I-4, Racc. 49, Fasc. 14.

l'offerta di resa, finché il 24 gennaio dovette capitolare per l'esaurimento delle munizioni, dopo aver ricevuto da Mannerini l'autorizzazione a regolarsi secondo la situazione, salvaguardando l'onore.[208]

Nel precipitare della situazione, i comandi italiani potevano vedere la conferma di quanto ipotizzato nei mesi precedenti, ed è questo il significato di un promemoria per il Capo di Stato Maggiore Generale preparato l'11 gennaio 1943 dall'Ufficio Operazioni del Comando Supremo.[209] Come gli studi operativi fatti in precedenza avevano previsto, le forze della Francia Libera penetrate nel Fezzan erano equivalenti a non più di un reggimento rinforzato, e nonostante il consistente supporto di fuoco non avrebbero avuto buon gioco contro l'organizzazione difensiva costruita durante il 1942 se non avessero incontrato condizioni favorevoli. Non a caso De Gaulle aveva raccomandato a Leclerc di muoversi solo quando l'offensiva dell'8ª Armata da est, e lo sbarco degli anglo-americani in Marocco e Algeria, avessero alterato i rapporti di forza. Al momento della prova, sottolineava il promemoria dell'Ufficio Operazioni, le forze del Sahara Libico, pur in grado di sviluppare ancora un'azione ritardatrice, avevano visto la loro capacità di resistenza menomata da una serie di fattori. I reparti della Regia Aeronautica, già duramente provati e penalizzati dalla carenza di carburante, erano stati assorbiti dalla lotta contro le forze britanniche che premevano da oriente, e questo, insieme al fatto che le compagnie sahariane non disponevano ancora delle camionette di ultimo modello, e all'impossibilità di assegnare al Sahara Libico l'intero Raggruppamento Esplorante Corazzato *Lodi*,[210] non aveva permesso di dare al binomio ali-motori la necessaria solidità. Oltre che da queste oggettive carenze, la rapida progressione dell'avversario era stata favorita dal graduale ripiegamento dell'armata corazzata italo-tedesca verso la Tunisia e dalla decisione di evacuare la Tripolitania, con la conseguente necessità di ritirare rapidamente i presidi dell'interno per evitare che venissero tagliati fuori. Quando l'abbandono di El Agheila aveva scoperto la principale

---

[208] R. H. RAINERO, *Il Sahara Italiano* op. cit., p. 274. Per la determinazione e il coraggio dimostrati nel guidare la resistenza del presidio di Ghat, il maggiore Attilio Jevolella sarebbe stato decorato con la Medaglia d'Argento al Valor Militare.

[209] Comando Supremo, 1° Reparto, Ufficio Operazioni, *Avvenimenti nel Sahara Libico*, Promemoria per il Capo di Stato Maggiore Generale, n. 13 dell'11 gennaio 1943, AUSSME, Rep. I-4, Racc. 49, Fasc. 14.

[210] Il Raggruppamento Esplorante Corazzato *Lodi* era organizzato su due gruppi squadroni, dei quali il I con uno squadrone autoblindo, uno squadrone motociclisti, uno squadrone armi contraeree da 20 mm, il II con uno squadrone semoventi da 47/32, uno squadrone carri L6/40 e uno squadrone motociclisti. I reparti avevano subito forti perdite nella traversata e al loro arrivo, tra il 21 e il 22 novembre, con l'eccezione del 2° Squadrone Carri, giunto in terra d'Africa alla fine di settembre e già a Hon, invece che verso il Sahara, come inizialmente previsto erano stati avviati verso la Tunisia.

linea di comunicazione verso Hon non c'era stato altro da fare che recuperare il recuperabile, avviando gli elementi più mobili verso esc Sciueref, a sud della linea di arresto temporaneo di Buerat, e gli altri verso Mizda, in collegamento con la successiva linea di Homs. Il 16 gennaio quanto rimaneva delle truppe del Sahara Libico fu schierato agli ordini di Mannerini a difesa del settore orientale del gebel, tra Garian e Jefren, sempre a protezione del fianco meridionale dell'armata italo-tedesca in ritirata.

Su queste posizioni i reparti italiani si sarebbero ancora battuti, contenendo sia le avanguardie della colonna Leclerc, che il 13 gennaio era entrata a Hon, già sgombrata dagli italiani, sia le puntate delle pattuglie del LRDG e del SAS. Il 17 gennaio in uno di questi scontri il presidio di Nalut, all'estremità occidentale dello schieramento, catturò 5 jeep e uccise 4 uomini del SAS facendone prigionieri altri 5,[211] a conferma del fatto che quando la "guerra di corsa" assumeva le caratteristiche di un combattimento convenzionale anche questi reparti speciali potevano trovarsi in difficoltà. Le tappe successive del ripiegamento furono Nalut il 24 gennaio, Dehibat il 27 e Fumm Tattauin il 28. La colonna Leclerc aveva intanto concluso la sua avanzata il 26 gennaio a Tripoli, dove era entrata tre giorni dopo le avanguardie dell'8ª Armata. Era un indubbio successo per la Francia Libera, ma era troppo tardi per disturbare la ritirata delle forze italo-tedesche, che avrebbero lasciato definitivamente la Libia il 3 febbraio.

Con tali premesse, il comunicato diramato il 15 gennaio dal quartier generale di Leclerc appare eccessivo nel trionfalismo dei toni, pur tenendo conto delle esigenze della propaganda e del valore soprattutto politico di quella campagna:

> In meno di tre settimane le truppe francesi combattenti hanno conquistato l'intero territorio del Fezzan. All'epilogo di questa campagna si contano già oltre 700 prigionieri, 40 cannoni, 18 carri d'assalto, un numero importantissimo di armi e veicoli catturati dai francesi e tre bandiere sono state aggiunte alle quattro che ornano la sala d'onore del reggimento del Reggimento Tiratori Senegalesi del Ciad.[212]

In proposito l'Ufficio Operazioni del Comando Supremo, a fronte di una richiesta di chiarimenti del generale Cavallero, nell'elencare quanto era stato recuperato e quanto era stato perduto, avrebbe puntualizzato che se erano vicini al vero il numero dei prigionieri e quello dei pezzi d'artiglieria catturati, era anche vero che i primi erano in maggioranza libici dei reparti da posizione e i secondi cannoni di modello antiquato, abbandonati per mancanza di mezzi di traino,

---

[211] Comando Superiore FF.AA. della Libia, Stato Maggiore, telegramma cifrato senza numero del 18 gennaio 1943, AUSSME, Rep. I-4, Racc. 49, Fasc. 14.

[212] M. MONTANARI, *Le operazioni* op. cit., Vol. IV, *Enfidaville (novembre 1942 - maggio 1943)*, p. 172.

mentre era senz'altro esagerato definire "importantissimo" il numero delle armi e dei veicoli. Quanto alle bandiere, dal momento che non vi erano bandiere di guerra nel Sahara Libico, doveva trattarsi delle drappelle di qualche reparto minore.[213]

Nel Sahara Libico andarono in effetti perduti nella quasi totalità gli elementi fissi del dispositivo di difesa messo a punto prima da Piatti Dal Pozzo e poi da Mannerini, e quanto venne recuperato, il battaglione di fanteria della Divisione *Savona*, 5 compagnie sahariane, un reparto celere su camionette A.S.42, una compagnia mortai da 81 mm, il 2° Squadrone L6/40 di *Lodi*, sia pure trasformato in reparto autocarrato dopo la perdita per avaria o insabbiamento di tutti i suoi carri armati meno 2, 2 batterie da 75/27, 2 batterie da 20 mm e 3 compagnie libiche, costituiva il meglio delle forze disponibili. Non a caso questi reparti, inquadrati nel neo costituito Raggruppamento Sahariano a eccezione dei libici, congedati al momento di lasciare la Libia, avrebbero dato buona prova in Tunisia.

Il ripiegamento era stato effettuato portando in salvo gran parte degli uomini e dei mezzi migliori, e il Fezzan, più che conquistato, era stato occupato dalle forze della Francia Libera, grazie anche alla situazione maturata in Tripolitania. Se l'azione della colonna Leclerc, e la determinazione con cui portò a termine il suo compito, sono state e sono giustamente celebrate in Francia, anche in relazione alle difficoltà tecniche che dovette superare nel particolare ambiente del deserto, è altrettanto giusto sottolineare l'operato delle truppe del Sahara Libico. Le sorti della campagna erano ormai segnate quando furono chiamate all'azione, e le premesse alla base della prevista condotta difensiva-controffensiva erano venute meno, ma in tali condizioni seppero comunque portare a termine una vasta manovra di ripiegamento in zona desertica che non aveva precedenti. Nel contempo riuscirono a imporre alla colonna Leclerc un tempo di ritardo che le impedì di massimizzare il rendimento strategico della sua azione. È peraltro significativo che anche l'ultimo capitolo italiano della guerra nel deserto sia stato condizionato da quelle carenze di mezzi automobilistici, e ormai anche di mezzi aerei, emerse già nell'anteguerra, vanificando le intuizioni e la capacità di innovazione di uomini come Balbo, e svuotando di significato le esperienze e le competenze maturate nell'arco di oltre venti anni.

[213] Comando Supremo, 1° Reparto, Ufficio Operazioni, *Occupazione del Fezzan dal parte degaullista*, Promemoria per il Capo di Stato Maggiore Generale, n. 19 del 23 gennaio 1943, AUSSME.

Italo Balbo ispeziona una autoblinda britannica appena catturata nel giugno 1940, pochi giorni prima della fatidica data del 28 giugno 1940 quando il suo velivolo fu vittima del "fuoco amico" su Tobruk. (Fototeca Stato Maggiore Aeronautica)

BIBLIOGRAFIA

AA.VV., *Dimensione Cielo, Aerei Italiani della 2ª Guerra Mondiale*, Vol. 5, *Bombardieri*, Edizioni Bizzarri, Roma, 1973

AA.VV., *Dimensione Cielo, Aerei Italiani della 2ª Guerra Mondiale*, Vol. 9, *Trasporto*, Edizioni Bizzarri, Roma, 1977

AA.VV., *I voli dell'albatros. Gli equipaggi delle linee civili nella Seconda Guerra Mondiale (1940-1945)*, Atti del convegno tenuto a Fiumicino il 13 giugno 1995, Supplemento al n. 12/1995 di *Pegaso*

Andreas, *First operation of the Special Air Service – SQUATTER*, 29 August 2013, in The Crusader Project.mht

Nino Arena, *La Regia Aeronautica 1940-1943*, Vol. III, *1942 "L'anno della speranza"*, Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, Roma, 1984

Nir Arielli, *Colonial Soldiers in Italian Counter-Insurgency Operations in Libya 1922-32*, British Journal for Military History, Volume 1, Issue 2, 2015, www.bjmh.org.uk

Ivan Arreguin-Toft, *How the weak win wars. A theory of asymmetric conflicts*, International Security, Vol. 26, n.1, 2001

Italo Balbo, *La conquista dell'aria e la crociera atlantica*, discorso pronunciato alla Camera dei Deputati sul bilancio dell'aeronautica il 29 aprile 1931, Tipografia della Camera dei Deputati, 1931

Ralph A. Bagnold, *Libyan Sands*, Hodder and Stoughton, Londra, 1935

Ralph A. Bagnold, *Sand, Wind and War. Memoirs of a Desert Explorer*, The University of Arizona Press, Tucson, 1990

Simona Berhe, *Notabili libici e Funzionari italiani: l'amministrazione coloniale in Tripolitania (1912-1919)*, Rubettino Editore, Soveria Mannelli, 2015

F. Bertonelli, *Il dominio aereo britannico nel Medio Oriente*, Rivista Aeronautica, 1935

Luigi Biagini, *Aviazione Coloniale*, Tipografia Camera dei Deputati, 1923

Vincenzo Biani, *Aviazione Coloniale*, Rivista Aeronautica, 1936

John Bierman, *The secret life of Laszlo Almasy. The real English patient*, Viking (Penguin Group), Londra, 2004

Ambrogio Bollati, *Enciclopedia dei nostri combattimenti coloniali*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1936

Gianni Bordini, *Sbarchi aerei*, Rivista Aeronautica, 4/1937

Alberto Borgiotti, Cesare Gori, *La guerra aerea in Africa Settentrionale 1942-1943. Assalto dal cielo*, STEM Mucchi, Modena, 1972

Gastone Breccia, *L'arte della guerriglia*, Il Mulino, Bologna, 2013

Jason M. Brown, USAF, *To bomb or not to bomb? Counterinsurgency, Air Power, and Dynamic Targeting*, Air & Space Power Journal, Winter 2007

P.C., *Colle ali d'Italia alla riconquista del Fezzan*, Rivista Aeronautica, 1/1931

Paolo Caccia Dominioni, *Alamein 1933-1962*, Ugo Mursia Editore, Milano, 1992

Paolo Caccia Dominioni, *1915-1919 Diario di guerra*, Mursia Editore, Milano, 1993

Filippo Capellano, Paolo Formiconi, *Italo Balbo e le grandi manovre in Libia del 1938 in Libia*, Storia Militare, novembre 2011

Luigi Cadorna, *Altre pagine sulla Grande Guerra*, A. Mondadori Editore, Milano, 1925

Charles E. Calwell, *Small Wars. Their principles and practice*, University of Nebraska Press, 1996

Lucio Ceva, *Balbo e la preparazione della guerra in Africa Settentrionale*, Italia Contemporanea n. 243, giugno 2006

J. A. Chamler, *The use of Air Power for replacing Military Garrisons*, Journal of the Royal United Services Institute, February – November 1921

Roberto Chiarvetto, Alessandro Menardi di Noguera, Michele Soffiantini, *In volo su Zerzura*, Edizioni Rivista Aeronautica, Roma, 2015

Didier Corbonnois, *L'odyssée de la Colonne Leclerc.Les Français Libres au combat sur le front autonome du Tchad 1940-43*, Histoire&Collections, Parigi, 2003

James S. Corum, *The Myth of Air Control. Reassessing the History*, Aerospace Power Journal, Winter 2000

James S. Corum, Wray R. Johnson, *Airpower in small wars. Fighting insurgents and terrorists*, University Press of Kansas, 2003

Robin Cross, *The Bombers*, Macmillan Publishing Co., New York, 1987

Basilio Di Martino, *Il Battaglione Sahariano*, Storia Militare, agosto 2007

Basilio Di Martino, *Balbo e le aviotruppe. L'esperimento di aviosbarco delle grandi manovre in Libia*, Rivista Aeronautica, giugno 2013

Basilio Di Martino, *Il contributo della Regia Aeronautica*, in Federica Saini Fasanotti e Basilio Di Martino (a cura di), "L'esercito alla macchia. Controguerriglia italiana 1860-1943", Ufficio Storico Stato Maggiore della Difesa, 2015

Dennis M. Drew, *Air Theory, Air Force and Low Intensity Conflicts. A short journey to confusion*, in "The paths to heaven", The evolution of Air Power theories", Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama, 1993

Fabio Folisi, *Italiani nel Sahara. Libia 1933: il Conte di Caporiacco fra storia e leggenda*, Aviani&Aviani Editori, Udine, 2007

Prospero Freri, *Arditismo aereo*, Rivista Aeronautica, 7/1937

Luigi Gobbi, *Reparti Speciali d'Assalto*, Rivista Aeronautica, 5/1935

John W. Gordon, *Dietro le linee di Rommel. L'altra guerra nel deserto delle truppe speciali britanniche*, Libreria Editrice Goriziana, Gorizia, 2002

Andrew Goudie, *Wheels Across the Desert. Exploration of the Libyan Desert by motor car 1916-1942*, Silphium Press, Londra, 2008

Rodolfo Graziani, *Verso il Fezzan*, Editori Fratelli Pavone, Bengasi, 1934

Paddy Griffith, *World War II Desert Tactics*, Osprey Publishing, Oxford, 2008

Kuno Gross, Roberto Chiarvetto, Brendan O'Carroll, *Incident at Gebel Sherif. In search of the first clash of the Special Forces 1941-2009*, Kuno Gross, 2009

Kuno Gross, Michael Rolke, Andreas Zboray, *Operation Salam. László Almásy's most daring mission in the Desert War*, Belleville Verlag Michael Farin, Monaco di Baviera, 2013

Daniel R. Headrick, *Al servizio dell'impero. Tecnologia e imperialismo nell'Ottocento*, Il Mulino, Bologna, 1984

Wray R. Johnson, *Airpower and Restraints in Small Wars. Marine Corps Aviation in the Second Nicaraguan Campaign 1927-1933*, Aerospace Power Journal, Autumn 2001

Harry Kemsley, *Combat Air Power in Irregular Warfare*, Air Power Review, Volume 10, N.2, 2007

William B. Kennedy Shaw, *I reparti autonomi del deserto*, Storia della Seconda Guerra Mondiale, Vol. II, Ed. Rizzoli, Milano, 1967, pp. 464-471

David Kilcullen, *Counterinsurgency*, Oxford University Press, Oxford, 2010

Ben Macintyre, *SAS Rogue Heroes. The authorized war time history from the secret SAS archives*, Penguin Books, 2017

Alberto Mannerini, *Il "Sahara Libico" nell'ultima fase della guerra in Libia*, Rivista Militare, 1948

Francesco Mattesini, Mario Cermelli, *Le direttive tecnico-operative di SUPERAEREO*, Vol. I, Tomo 1, s.i.d., Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica

Francesco Mattesini, Mario Cermelli, *Le direttive tecnico-operative di SUPERAEREO*, Vol. II, *Gennaio 1942 – Settembre 1943*, I Tomo, Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, Roma, 1992

Francesco Mattesini, *Il fallimento dell'operazione britannica "Agreement" del 14 settembre 1942*, Parte Seconda, www.academia.edu

Russell McGuirk, *The Sanusi's Little War. The amazing story of a forgotten conflict in the Western Desert 1915-1917*, Arabian Publishing, Londra 2007

Philip S. Meilinger, *Trenchard, Slessor, and Royal Air Force Doctrine before World War II* in "The paths of heaven. The evolution of Air Power theories", Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama, 1993

Ottorino Mezzetti, *Guerra in Libia. Esperienze e ricordi*, Cremonese Editore, Roma, 1933

Fortunato Minniti, *Balbo e la mancata formazione di una strategia mediterranea (1936-1940)*, in *Italo Balbo: Aviazione e Potere Aereo*, Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, Roma, 1998

Andrea Molinari, *Desert Raiders: Axis and Allied Special Forces 1940-1943*, Osprey Publishing, Oxford, 2007

Mario Montanari, *Le operazioni in Africa Settentrionale*, Vol. II, *Tobruk (marzo 1941-gennaio 1942)*, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, Roma, 1983

Mario Montanari, *Le operazioni in Africa Settentrionale*, Vol. III, *El Alamein (gennaio-novembre 1942)*, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, Roma, 1987

Mario Montanari, *Le operazioni in Africa Settentrionale*, Vol. IV, *Enfidaville (novembre 1942 – maggio 1943)*, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, Roma, 1993

John A. Nagl, *Learning to eat soup with a knife. Counterinsurgency lessons from Malaya to Vietnam*, The University of Chicago Press, Chicago, 2005

Frans P. B. Osinga, *L'arte della guerra di Boyd. Scienza, strategia, velocità, complessità*, Libreria Editrice Goriziana, Gorizia, 2012

R. H. Peck, *Aircraft in Small Wars*, Journal of the Royal United Services Institution, No. 491, August 1928

Ferdinando Pedriali, *L'aeronautica italiana nelle guerre coloniali. Libia 1911-1936*, Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, Roma, 2008

Pietro Pintor, *La compagnia sahariana della Libia*, Rivista Aeronautica, agosto 1936

Douglas Porch, *Wars of Empire*, Cassel & Co., Londra, 2001

Grégoire Potiron de Boisfleury, *The origins of Marshal Lyautey's pacification doctrine in Morocco from 1912 to 1925*, U.S. Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth, Kansas, 2010-01

Romain H. Rainero, *Il Sahara Italiano nella Seconda Guerra Mondiale*, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, Roma, 2011

Sebastian Ritchie, *The RAF, Small Wars and Insurgencies in the Middle East, 1919-1939*, Royal Air Force Air Historical Branch, 2011

B. Robertson, *Barzan Operations 1932. A practical exercise of RAF air control in Iraq*, Air Pictorial, January 1983

Alessandro Rinaldini, *Lodovico di Caporiacco e la scoperta dimenticata in Libia*, 6 novembre 2019 in https://www.erodoto108.com/

Giorgio Rochat, *Le guerre italiane in Libia ed in Etiopia dal 1896 al 1939*, Pagus Edizioni, Treviso, 1991

Andrew Roe, *Air Power in British Somaliland, 1920: the arrival of Gordon's birdmen, independent operations and unhearthly retributions*, Air Power Review, Vol. 21, No 1, Spring 2018

Federica Saini Fasanotti, *Libia 1922-1931. Le operazioni militari italiane*, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, Roma, 2012

Domenico Siciliani, *Dentro il Comando Supremo. L'amico del generale Badoglio. Il memoriale dell'Ufficiale che scrisse il Bollettino della Vittoria*, Gaspari Editore, Udine, 2019

Michele Soffiantini, "Libia 1933: la missione Marchesi", *L'Universo*, luglio-agosto 2012

Dario Temperino, *Reggimento Cavalleggeri di Lodi (15°) 1859-1995*, www.tempiocavalleriaitaliana.it, 2009

U.S. Army Field Manual No. 3-24 – Marine Corps Warfighting Publication No. 3-33.5, *The U.S. Army – Marine Corps Counterinsurgency Field Manual*, The University of Chicago Press, Chicago, 2007

Martin Van Creveld, *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge University Press, 2004

Delio Vecchi, *Il controllo aereo dell'Abissinia*, Rivista Aeronautica, 10/1936

Andrew Walters, *RAF inter-war operations on the North-West Frontier*, Air Power Review, Vol. 21, No 1, Spring 2018

Howard Whitehouse, *Battle in Africa 1879-1914*, Fieldbooks, Mansfield (UK), 1987

Raffaello Zaniboni, *Il paracadutismo e l'Aeronautica Militare. Dai pionieri agli incursori*, Edizioni Rivista Aeronautica, Roma, 2018

Corrado Zoli, *La riconquista della Libia 1922-1932*, Effepi, Genova, 2009

L'aviazione in Cirenaica, Rivista Aeronautica, dicembre 1930

Aviazione Coloniale, Rivista Aeronautica, ottobre 1931

L'aviazione coloniale inglese nell'operazione di Ziza (1924), Rivista Aeronautica, ottobre 1933

INDICE

PRESENTAZIONE pag. 3

PREFAZIONE pag. 5

INTRODUZIONE pag. 7

I PARTE
CONTROGUERRIGLIA E CONTROLLO DEL TERRITORIO (1919-1939) pag. 15

Apprendimento organizzativo e capacità di adattamento pag. 17

Oltre le ridotte e i reticolati pag. 24

Fortini e colonne mobili pag. 46

Air Control ed Empire Policing pag. 56

Velivoli e reparti sahariani pag. 72

Il Gebel Cirenaico pag. 87

La marcia su Cufra pag. 104

Velivoli e veicoli nel grande gioco degli anni Trenta pag. 114

Il Battaglione Sahariano pag. 135

Le grandi manovre del 1938 pag. 146

II PARTE
LA DIFESA DEL SAHARA LIBICO (1940-1943) pag. 167

Lo scenario pag. 169

Il Long Range Desert Group pag. 173

Il raid di Murzuch pag. 180

Il combattimento del Gebel Sherif pag. 191

La prima incursione su Cufra pag. 197

La resa di Cufra pag. 201

La riorganizzazione del LRDG pag. 209
La lunga attesa del 1941 pag. 214
Il raid di Fort Lamy pag. 235
I sabotatori del SAS pag. 239
SAS e LRDG: il taxi del deserto pag. 244
Il colpo di mano della LG125 pag. 252
Fezzan, marzo 1942 pag. 256
La riorganizzazione del 1942 pag. 268
Ancora Fort Lamy pag. 272
Le incursioni del SAS e del LRDG dell'estate del 1942 pag. 278
I raid di settembre pag. 284
Le ultime operazioni pag. 298

BIBLIOGRAFIA pag. 327

Finito di stampare nel mese di dicembre 2021
Teraprint.it

Tra gli ambienti che hanno visto operare le forze armate italiane uno dei più impegnativi e peculiari è certo il deserto libico con cui il Regio Esercito ha dovuto confrontarsi a lungo, imparando a fronteggiare un avversario che ricorreva a forme di lotta basate sulla sorpresa, sulla mobilità e sulla conoscenza del terreno. Dopo le illusorie certezze date dalla positiva conclusione del conflitto con la Turchia nel 1912, e la relativa facilità con cui nel biennio successivo erano state raggiunte e occupate le principali località dell'interno, il riaccendersi della lotta all'inizio della Grande Guerra aveva portato a un frettoloso e disastroso ripiegamento sulla costa. Nell'immediato dopoguerra l'adattamento all'ambiente si accompagnò allo sviluppo di una dottrina di controguerriglia e di controllo del territorio che, valorizzando l'apporto dei reparti coloniali e con un contributo sempre più importante della Regia Aeronautica, riprendeva e innovava le soluzioni adottate dalle maggiori potenze nelle operazioni di *empire policing*. La componente aerea, utilizzata per funzioni di ricognizione, collegamento e supporto di fuoco, costituì poi una pedina operativa irrinunciabile di quell'innovativo esperimento di integrazione interforze che fu il Battaglione Sahariano, purtroppo smembrato all'inizio del conflitto mondiale. Il dispositivo a presidio del Sahara Libico, pur sempre fondato sul binomio ali e motori, finì con l'essere vincolato a compiti di controllo del territorio, e non fu mai in grado di condurre azioni in profondità oltre le linee nemiche, a similitudine del Long Range Desert Group e dello Special Air Service, a causa di una carenza di cultura organizzativa e di sempre più pesanti carenze di mezzi e risorse.

ISBN 9788898185450